

## **ALCANCE Nº1 A LA GACETA Nº2**

Año CXLVII

San José, Costa Rica, martes 7 de enero del 2025

92 páginas

### **PODER EJECUTIVO DECRETOS DIRECTRIZ**

### **DOCUMENTOS VARIOS ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL**

### **REGLAMENTOS**

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

# PODER EJECUTIVO

## DECRETOS

N° 44811-MP-MTSS

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
LA MINISTRA DE LA PRESIDENCIA  
Y EL MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

De conformidad con las facultades conferidas en los artículos 140, incisos 20) y 146 de la Constitución Política; artículos 25, párrafo I) y 27, párrafo I) y 28, párrafo 2), inciso b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas; y los artículos 6, 7 y 8, de la Ley del Patronato Nacional de Ciegos, Ley N° 2171 del 30 de octubre de 1957 y sus reformas.

### *Considerando:*

I.—Que en el artículo 7 de la Ley del Patronato Nacional de Ciegos, Ley N° 2171 del 30 de octubre de 1957 se dispone que la dirección del Patronato Nacional de Ciegos estará a cargo de una Junta Directiva.

II.—Que en el artículo 6 de la Ley citada supra, se establece que la Junta Directiva del Patronato Nacional de Ciegos estará integrada por un representante del Ministerio de Salud y un representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

III.—Que el artículo 8 de la Ley del Patronato Nacional de Ciegos dicta que el Poder Ejecutivo, mediante Decreto Ejecutivo, integrará la Junta Directiva del Patronato Nacional de Ciegos.

IV.—Que mediante el Decreto Ejecutivo N° 44.429-MP-MTSS del 20 de marzo de 2024 se nombró al señor Jorge Arturo Rivas Campos, cédula de identidad 1-0886-0683, representante del Ministerio de Salud y a la señora Sandra Paola Ross Varela, cédula de identidad número 1-0995-0346, representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ante la Junta Directiva del Patronato Nacional de Ciegos.

V.—Que en fecha 03 de setiembre de 2024 el señor Jorge Arturo Rivas Campos renunció a su cargo como representante del Ministerio de Salud ante el Patronato Nacional de Ciegos y en su lugar será nombrada la señora Daisy Alejandra Marín Mora, portadora de la cédula de identidad 1-0916-0735, en representación de dicho ministerio.

VI.—Que en fecha 03 de setiembre de 2024, la señora Sandra Paola Ross Varela renunció a su cargo como representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ante el Patronato Nacional de Ciegos y en su lugar será nombrada la señora Marcela María Jiménez Villa, portadora de la cédula de identidad 1-0920-0460, en representación de dicho ministerio. **Por tanto,**

### DECRETAN:

#### NOMBRAMIENTOS DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL PATRONATO NACIONAL DE CIEGOS

Artículo 1º—Cesar al señor Jorge Arturo Rivas Campos, cédula de identidad 1-0886-0683, como representante del Ministerio de Salud y a la señora Sandra Paola Ross Varela, cédula de identidad número 1-0995-0346, como representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ante la Junta Directiva del Patronato

Nacional de Ciegos, nombramiento realizado mediante Decreto Ejecutivo N° 44.429-MP-MTSS del 20 de marzo de 2024, publicado en el Alcance N° 73 a *La Gaceta* N° 65 del 12 de abril de 2024.

Artículo 2°—Nombrar a la señora Daisy Alejandra Marín Mora, portadora de la cédula de identidad 1-0916-0735, como representante del Ministerio de Salud ante la Junta Directiva del Patronato Nacional de Ciegos y a la señora Marcela María Jiménez Villa, portadora de la cédula de identidad 1-0920-0460, como representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ante la Junta Directiva del Patronato Nacional de Ciegos.

Artículo 3°—Rige a partir del siete de noviembre de 2024.

Dado en la Presidencia de la República, a los siete días del mes de noviembre del año dos mil veinticuatro.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra de la Presidencia, Laura Fernández Delgado y el Ministro de Trabajo y Seguridad Social, Andrés Romero Rodríguez.—1 vez.—O.C. N° 100007-00.—Solicitud N° 22218.—( D44811 – IN2024915982 ).

## **DIRECTRIZ**

### **DIRECTRIZ N° 046-MIDEPLAN-MTSS-MOPT**

#### **EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, LA MINISTRA A.I. DE PLANIFICACIÓN NACIONAL Y POLÍTICA ECONÓMICA Y LOS MINISTROS DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL Y DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

Con fundamento en las atribuciones que les confieren los artículos 140 incisos 8) y 20), 146 de la Constitución Política; 25, 28 párrafo 2), inciso b), 99, 100, 107, 113 incisos 2) y 3) de la Ley General de la Administración Pública, N°6227 de 2 de mayo de 1978; 46 de la Ley de Salarios de la Administración Pública, N°2166 de 9 de octubre de 1957, reformada y adicionada por el Título III de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, N°9635 de 3 de diciembre de 2018; 1, 4 y 9 de la Ley para Regular el Teletrabajo, N°9738 de 18 de setiembre de 2019; el Reglamento para regular el teletrabajo, Decreto Ejecutivo N°42083-MP-MTSS-MIDEPLAN-MICITT de 20 de diciembre de 2019 y la Directriz para la Implementación del Teletrabajo como Modalidad Ordinaria, N°002-MTSS-MIDEPLAN de 14 de junio de 2022.

#### ***Considerando:***

**I.-** Que la Ley para Regular el Teletrabajo, N°9738 de 18 de setiembre de 2019, tiene por objeto promover, regular e implementar el teletrabajo como un instrumento para la generación de empleo y modernización de las organizaciones públicas y privadas, a través de la utilización de tecnologías de la información y comunicación. Asimismo, establece que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social es el ente rector en materia de teletrabajo, y, por ende, formulará y dará seguimiento a la política pública para el fomento del teletrabajo, en coordinación con otras instituciones.

**II.-** Que el artículo 46 de la Ley de Salarios de la Administración Pública, N°2166 de 9 de octubre de 1957, adicionado por el Título III de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N°9635 del 3 de diciembre del 2018, establece que toda la materia de empleo del sector público estará bajo la rectoría del Ministro o la Ministra de Planificación Nacional y Política Económica, quien deberá establecer, dirigir y coordinar las políticas generales así como definir los lineamientos y las normativas administrativas que tiendan a la unificación, simplificación y coherencia del empleo en el sector público, velando para que las instituciones del sector público respondan adecuadamente a los objetivos, las metas y las acciones definidas.

**III.-** Que mediante la Directriz N°027-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 18 de octubre de 2023, se dispuso instar a toda la Administración Pública Central e invitar a la Administración Pública Descentralizada, a considerar como medida urgente y excepcional, aplicar la modalidad de trabajo a distancia o teletrabajo para todas las personas funcionarias, en aquellos puestos que si lo permitan y que se desplazan a sus centros de trabajo desde el Occidente del país (específicamente los cantones de San Ramón, Atenas, Naranjo, Palmares, Sarchí, Zarcero, Poás, Alajuela y Grecia).

**IV.-** Que mediante la Directriz N°034-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 7 de febrero de 2024, se emitió la “Instauración del teletrabajo ante la afectación por el cierre de La Galera y la Autopista Florencio del Castillo.”

**V.-** Que mediante Directriz N°035-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 7 de febrero de 2024, se emitió la “Ampliación y prórroga de la Directriz de Instauración del teletrabajo ante la afectación por el desarrollo de proyectos en Occidente, así como los siguientes cantones de la provincia de Heredia: Santo Domingo, San Pablo, Heredia, Belén, San Joaquín, Santa Bárbara, San Isidro y San Rafael.”

**VI.-** Que mediante Directriz N°042-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 4 de abril de 2024, se acordó ampliar la “Directriz de Instauración del teletrabajo ante la afectación por el desarrollo de proyectos viales en Occidente”, para incluir los cantones de Barva y Belén, ambos ubicados en la provincia de Heredia y el cantón Central de la provincia de Alajuela.

**VII.-** Que el teletrabajo es una modalidad de trabajo que se realiza fuera de las instalaciones de la parte empleadora, utilizando las tecnologías de la información y comunicación sin afectar el normal desempeño de otros puestos, de los procesos y de los servicios que se brindan. Esta modalidad de trabajo está sujeta a los principios de oportunidad y conveniencia, donde las partes empleadora y teletrabajadora definen sus objetivos y forma en cómo se evaluarán los resultados del trabajo.

**VIII.-** Que una de las ventajas principales de la modalidad del teletrabajo es que disminuye los problemas de congestión y de embotellamiento de tráfico que sufren las ciudades, así como el estrés de la persona trabajadora, dado que no se trasladaría de su domicilio al centro de trabajo y viceversa.

**IX.-** Que en la actualidad, es un hecho público, evidente y notorio, y por ende, eximido y relevado de prueba por ser incontrovertible, en los términos del artículo 41.3 del Código Procesal Civil, N°9342 de 3 de febrero de 2016; que los trabajos viales ejecutados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Nacional de Vialidad, en los Sectores: **Occidente**, afectan los siguientes cantones de la Provincia de Alajuela: Alajuela, Atenas, Grecia, Naranjo, Palmares, Poás, San Ramón, Sarchí, Zarcero y zonas aledañas; así como los siguientes cantones de la provincia de Heredia: Barva, Belén, Heredia, Santa Bárbara, Santo Domingo, San Isidro, San Joaquín, San Pablo, San Rafael y zonas aledañas; y **Oriente**, afecta la totalidad de los cantones de la Provincia de Cartago y zonas aledañas, así como el cantón de Curridabat de la provincia de San José.

**X.-** Que es necesario introducir algunas modificaciones a dichas Directrices para garantizar el cumplimiento de las competencias y atribuciones asignadas por el ordenamiento jurídico, las metas y objetivos institucionales, así como los principios generales del servicio público eficiente y eficaz.

***Por tanto,***

Emiten la siguiente Directriz dirigida a todas las entidades y órganos bajo la Rectoría del Sistema General de Empleo Público.

### **REFORMA A LAS DIRECTRICES MEDIANTE LAS CUALES SE PROMOVIO LA INSTAURACIÓN DEL TELETRABAJO ANTE LOS PROBLEMAS DE CONGESTIÓN Y EMBOTELLAMIENTO EN EL TRÁFICO POR EL DESARROLLO DE PROYECTOS VIALES**

**Artículo 1.º-** Refórmase el artículo 5 de la Directriz N°027-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 18 de octubre de 2023; para que se lea de la siguiente manera:

*“Artículo 5º- La presente Directriz rige a partir de su publicación y hasta el 31 de marzo de 2025”.*

**Artículo 2.º-** Refórmase el artículo 6 de la Directriz N°034-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 7 de febrero de 2024; para que se lea de la siguiente manera:

*“Artículo 6º- La presente Directriz rige a partir de su publicación y hasta el 31 de marzo de 2025”.*

**Artículo 3.º-** Refórmase el artículo 5 de la Directriz N°035-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 7 de febrero de 2024; para que se lea de la siguiente manera:

*“Artículo 5º- La presente Directriz rige a partir de su publicación y hasta el 31 de marzo de 2025”.*

**Artículo 4.º**- Refórmase el artículo 5 de la Directriz N°042-MIDEPLAN-MTSS-MOPT de 4 de abril de 2024; para que se lea de la siguiente manera:

*“Artículo 5º- La presente Directriz rige a partir de su publicación y hasta el 31 de marzo de 2025”.*

**Artículo 5.º**- Cumplidos dichos plazos, las Directrices reformadas en este acto, quedarán derogadas.

**Artículo 6.º**- Rige a partir de su publicación y hasta el 31 de marzo de 2025, inclusive.

Dado en la Presidencia de la República, a los 20 días del mes de diciembre de dos mil veinticuatro.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra a.i. de Planificación Nacional y Política Económica, Laura Fernández Delgado; El Ministro de Trabajo y Seguridad Social, Andrés Romero Rodríguez; El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Mauricio Batalla Otárola.—1 vez.—O. C. N° 0001-2025.—Solicitud N° 0036-2024.—( D046 - IN2025917694 ).

# **MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN NACIONAL Y POLÍTICA ECONÓMICA**

## **DIRECTRIZ MINISTERIAL N° 012-2024-PLAN**

### **LA MINISTRA A.I. DE PLANIFICACIÓN NACIONAL Y POLÍTICA ECONÓMICA**

Con fundamento en las atribuciones que le confieren el artículo 46 de la Ley de Salarios de la Administración Pública, Ley N° 2166 del 09 de octubre de 1957, adicionado por el Título III de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N° 9635 del 3 de diciembre de 2018; los artículos 6, 7 incisos c) y l), 13 inciso c) y 30, 31, 32, 33 y de la Ley Marco de Empleo Público, Ley N° 10159 del 08 de marzo de 2022; los artículos 2, 3, 4 inciso c), 5 incisos 10) y 28), 6, 13 inciso a), 33 inciso a), 34, 35 y Transitorio III del Reglamento a la Ley Marco de Empleo Público, Decreto Ejecutivo N° 43952-PLAN de 28 de febrero de 2023.

### **CONSIDERANDO:**

- I. Que el artículo 46 de la Ley de Salarios de la Administración Pública, Ley N° 2166 del 9 de octubre de 1957, adicionado por el Título III de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N° 9635 del 03 de diciembre del 2018, publicada en el Alcance N° 202 a la Gaceta N°225 del 04 de diciembre de 2018, establece que toda la materia de empleo del Sector Público estará bajo la rectoría del Ministro (a) de Planificación Nacional y Política Económica, quien deberá establecer, dirigir y coordinar las políticas generales así como definir los lineamientos y las normativas administrativas que tiendan a la unificación, simplificación y coherencia del empleo en el sector público, velando para que las instituciones del sector público respondan adecuadamente a los objetivos, las metas y las acciones definidas.
- II. Que el artículo 2 de la Ley Marco de Empleo Público, Ley N° 10159 del 08 de marzo de 2022, publicada en el Alcance N°50 a la Gaceta N° 46 del 09 de marzo de 2022, establece que dicha Ley aplica para los Poderes de la República (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), sus órganos auxiliares y adscritos, y el Tribunal Supremo de Elecciones (TSE) así como para el sector público descentralizado institucional conformado por las instituciones autónomas y sus órganos adscritos, incluyendo universidades estatales, la Caja Costarricense de Seguro Social, las instituciones semiautónomas y sus órganos adscritos, las empresas públicas estatales y el sector público descentralizado territorial conformado por las municipalidades, las ligas de municipalidades, los concejos municipales de distrito y sus empresas. Siendo las únicas exclusiones los entes públicos no estatales, las empresas e instituciones públicas en competencia, salvo en lo relativo a las disposiciones sobre negociación colectiva y el Benemérito Cuerpo de Bomberos.

- III. Que, a partir de la entrada en vigencia de la Ley Marco de Empleo Público, toda nueva contratación de personal en el sector público, que se encuentra bajo su ámbito de cobertura, deberá efectuarse con una remuneración bajo el esquema de salario global, quedando la Administración Pública inhabilitada para realizar contrataciones bajo el esquema de salario compuesto.
- IV. Que el artículo 13 de la Ley Marco de Empleo Público establece un único régimen general de empleo público, el cual a su vez estará conformado por varias familias de puestos, que serán de aplicación en los órganos y entes de la Administración Pública, según las funciones que ejecute su personal, y crea en su inciso a) a la familia conformada por las personas servidoras públicas bajo el ámbito de aplicación del Título I y del Título IV del Estatuto de Servicio Civil, así como a las que se desempeñan en las instituciones señaladas en el artículo 2 de dicha ley, que no estén incluidas en las restantes familias de puestos; entre ellas, a las que laboran para la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).
- V. Que el artículo 34 de la Ley N° 10159, Ley Marco de Empleo Público, establece en su párrafo segundo que el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y la Dirección General del Servicio Civil elaborarán conjuntamente una columna salarial global para las instituciones bajo su ámbito de competencia.
- VI. Que con la Directriz Ministerial N° 002-2023-PLAN del 08 de setiembre de 2023, publicada en el Alcance N° 173 a La Gaceta N° 165 del viernes 08 de setiembre de 2023 (<https://drive.google.com/file/d/1knONQgk8JGUNptGjavrZJzaadUawShCs/view>), y su Fe de Erratas (Directriz Ministerial N° 003-2023-PLAN del 22 de noviembre del 2023, (<https://drive.google.com/file/d/1BWoj4mgolagnNIT3FBZy50igDszRAUm/view>), se oficializó la aplicación de la Columna Salarial Global para todas las entidades y órganos bajo el ámbito de cobertura de la Ley Marco de Empleo Público y la Rectoría del Sistema General de Empleo Público, a cargo del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, entre ellos, los correspondientes a las clases institucionales de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), incluyendo la clase: “*Práctico Portuario*”, conocida también como “*Práctico de Puerto*”, ([https://drive.google.com/file/d/1NGN1Bor3coFSpBFCgT62W544\\_XpeYce/view](https://drive.google.com/file/d/1NGN1Bor3coFSpBFCgT62W544_XpeYce/view)) .



- VII.** Que mediante oficio N° PEL-0395-2024 de fecha 13 de marzo 2024, la Presidencia Ejecutiva de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) solicitó un estudio del salario al puesto denominado “*Práctico Portuario*” dentro de la columna salarial global, con el objetivo de que la misma sea revisada con las funciones que realiza, considerando como parámetro lo que ofrece el mercado en general.
- VIII.** Que, luego del proceso de revisión del salario global de la clase en referencia, mediante oficio N° AOTC-OF-161-2024 del 23 de setiembre del 2024, la Directora del Área de Organización del Trabajo y Compensaciones de la Dirección General de Servicio Civil, remitió al Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica para el respectivo aval, la propuesta de una nueva asignación salarial para la clase “*Práctico Portuario*”, la cual se detalla en el informe N° AOTC-UCOM-INF-9-2024 de fecha 26 de agosto del 2024, denominado: “*Punteo de los cargos denominados “Prácticos Portuarios”, elaborado dicha Área de la misma Dirección General. Al respecto, en el punto 4) del apartado 6 de conclusiones de dicho informe, se indica: “Del ejercicio de punteo realizado, se determinó una nueva propuesta de salario global para la clase en cuestión, debido a que si bien el mismo tiene similitud con la clase de Profesional de Servicio Civil 3 con la que fue homologada en un principio, tiene algunas particularidades, lo cual determinó un nuevo punteo de la clase pasando de 350 puntos a 396 sin pago de disponibilidad y 420 puntos con disponibilidad, lo que generaría los siguientes salarios globales:*

| Clase de puesto    | Salario Global<br>8/set/2023 | Salario Global en<br>puestos con<br>Disponibilidad<br>8/set/2023 |
|--------------------|------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| PRACTICO DE PUERTO | €1 808 532,00                | €1 918 140,00                                                    |

”

- IX.** Que mediante oficio N° MIDEPLAN-DM-OF-0976-2024 del 13 de diciembre de 2024, la suscrita Ministra a.i. del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, otorgó el aval para la emisión del salario ajustado para la clase de puesto “*Práctico Portuario*”, dentro de la columna salarial global de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

Por tanto, emite la siguiente directriz:

## **MODIFICACIÓN AL SALARIO DE LA CLASE “PRÁCTICO PORTUARIO” DE LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)**

**Artículo 1.-** Se modifica a partir de la vigencia de esta Directriz, el salario global de la clase “PRÁCTICO PORTUARIO” de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), perteneciente a la familia laboral del artículo 13 inciso a) de la Ley Marco de Empleo Público, conformada por las personas servidoras públicas bajo el ámbito de aplicación del Título I y del Título IV del Estatuto de Servicio Civil, así como a las que se desempeñan en las instituciones señaladas en el artículo 2 de dicha ley, que no estén incluidas en las restantes familias de puestos. Lo anterior, en estricto apego con las disposiciones contenidas en la Ley Marco de Empleo Público y los artículos 36 y 37 de su Reglamento, Decreto Ejecutivo 43952-PLAN de 28 de febrero de 2023. Esta remuneración es aplicable a las personas que hayan tenido nuevos nombramientos por movimientos de personal hacia dicha clase a partir de la vigencia de la Ley Marco de Empleo Público y les resulte aplicable el salario global de conformidad con los regulado en los artículos 36 y 37 de su Reglamento.

**Artículo 2.-** La columna salarial global actualizada de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) se encuentra disponible en la dirección electrónica del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica: (<https://www.empleopublico.mideplan.go.cr/>) .

**Artículo 3.** Rige a partir de su publicación.

Dado en el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, San José, Costa Rica, el día 19 de diciembre de dos mil veinticuatro.

Laura Fernández Delgado, Ministra a.i. de Planificación Nacional y Política Económica.—  
1 vez.—( D012-2024 - IN2025917443 ).

# DOCUMENTOS VARIOS

## ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO

### COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA

OPINIÓN COPROCOM- 015-2024

**Comisión para Promover la Competencia, a las trece horas con cuarenta minutos del veintiuno de noviembre de dos mil veinticuatro.**

Opinión sobre proyecto de decreto denominado “*Regulación de Margen Máximo de Comercialización de todos los Medicamentos Registrados ante el Ministerio de Salud*”. Documento puesto en consulta pública que se relaciona con una fijación de los márgenes de comercialización para los medicamentos.

#### I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE REGLAMENTO

El Ministerio de Economía, Industria y Comercio (en adelante, MEIC) presentó, recientemente, a conocimiento de las instituciones y público en general, el proyecto de decreto denominado “REGULACIÓN DE MARGEN MÁXIMO DE COMERCIALIZACIÓN DE TODOS LOS MEDICAMENTOS REGISTRADOS ANTE EL MINISTERIO DE SALUD”. Lo anterior, mediante aviso publicado en el sitio web del MEIC,<sup>1</sup> que sometió el eventual decreto, a consulta pública durante el periodo comprendido entre el 14 de octubre al 25 de octubre de 2024, el cual versa sobre la regulación de margen máximo de comercialización.

De la información que puede desprenderse del documento del decreto, se presenta la facultad del Estado de establecer regulación sobre la fijación de precios, amparándose en votos de la Sala Constitucional, así como en dictámenes emitidos por la Procuraduría General de la República. De igual forma, señala las facultades del MEIC en materia de regulación de precios conforme a las citas siguientes.

*“(...) el artículo 5 de la Ley Nº 7472, establece la regulación de precios como una medida de excepción y de carácter temporal, que opera cuando existan casos en los cuales el mercado no pueda resolver por sí solo una situación que resulte de interés para el Estado, sea porque altera las condiciones normales de un mercado eficiente o porque no logra desarrollar a cabalidad los postulados del Estado Social de Derecho”.*

El documento menciona como preámbulo para la emisión de este decreto, la solicitud del Despacho Ministerial del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, Oficio N° MEIC-DM-OF-245-2024 de fecha del 21 de junio de 2024, a la Dirección de Análisis Económico y Comercial (DAEC), de investigar los márgenes brutos de comercialización en la cadena de valor de los medicamentos en Costa Rica.

Esa dirección, mediante Informe DAEC-INF-001-2024, indica:

“(...)”

---

<sup>1</sup> Según lo indicado en el texto del borrador de decreto sin número, en su considerando XXI.

*“identificando que la mayoría la mayoría realiza algún tipo de intervención en la comercialización de medicamentos. De hecho, la mayoría de los países de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) emplean regulación de precios de medicamentos, ya sea directa o indirectamente (sic).*

*(...)*

*“Por otra parte, es importante resaltar que, a nivel nacional, el gasto de bolsillo está levemente por encima de lo recomendado por la OMS, organismo que declaró que, para poder alcanzar la salud universal, los gastos de bolsillo no deben exceder 20% del gasto corriente en salud (CHE, por sus siglas en inglés)”.*

En su considerando X, el documento del decreto indica sobre la situación actual del mercado de medicamentos en el país.

*(...)*

*“existe una preocupación por el alto precio de los medicamentos la cual limita su acceso por parte de la población. En ese sentido, el incremento en la porción del gasto que dedican los hogares para tener acceso a los servicios de salud incluyendo los medicamentos, se convierte en un problema relevante para la sostenibilidad financiera de las familias, ya que tienen que sacrificar el consumo básico por la compra de medicamentos”.*

*(...)*

Por lo tanto, y tomando en cuenta los argumentos presentados anteriormente, el decreto indica que la medida de regulación de fijación de precios se aplicará a todos los medicamentos registrados ante el Ministerio de Salud, con el fin de “evitar que se concentren márgenes superiores en ciertos productos, evitar distorsiones innecesarias que hagan más compleja la contabilidad interna de los expendios de medicamentos”.

## **II. SOBRE LA POTESTAD DE EMITIR OPINIONES Y RECOMENDACIONES DEL ÓRGANO DE COMPETENCIA**

Sobre la potestad de emitir opiniones y recomendaciones, el artículo 21 de la Ley N°9736, reza lo siguiente:

*“ARTÍCULO 21- Emisión de opiniones y recomendaciones.*

*El Órgano Superior de cada autoridad de competencia podrá emitir opiniones y recomendaciones en materia de competencia y libre concurrencia, **de oficio o solicitud del Poder Ejecutivo, de la Asamblea Legislativa, demás entidades públicas o de cualquier administrado, sobre la promulgación, modificación o derogación de leyes, reglamentos, acuerdos, circulares y demás actos y resoluciones administrativas, vigentes o en proceso de adopción. Asimismo, podrá emitir opiniones sobre pliegos de condiciones o carteles de contratación administrativa, cuyos elementos puedan obstruir el principio de competencia y libre concurrencia. Las opiniones que emita cada autoridad de competencia no tendrán efectos vinculantes.**” (negrita no es del original).*

Tal potestad se enmarca dentro del ámbito de la Promoción y Abogacía de la Competencia, esto es, el abogar por la competencia a través de la emisión de opiniones y guías, la realización de estudios de mercado y actividades de asesoramiento, capacitación y difusión, con el fin de fomentar e impulsar mejoras en el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado; eliminar y evitar las distorsiones o barreras de entrada, así como aumentar el conocimiento y la conciencia pública sobre los beneficios de la competencia.

En ese sentido, se hace uso de dicha potestad para emitir opinión sobre el Decreto Ejecutivo titulado “Regulación de margen máximo de comercialización de todos los medicamentos registrados ante el Ministerio de Salud”, emitido por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio y la Presidencia de la República.

Se aclara que, se usa la potestad de oficio de emitir opinión y recomendación sobre decreto en proceso de adopción como lo es el presente, siendo que el mismo no fue sometido a conocimiento de este órgano de competencia en su momento de consulta pública, ni se ha solicitado previo parecer de la Comisión para Promover la Competencia acerca de la conveniencia de la medida.

Dada la relevancia de la regulación en cuestión, se considera necesario emitir opinión respecto a la medida regulatoria, de manera que no se constituya en una distorsión al mercado que implique a futuro, entre otros, un desabastecimiento de los productos en el mercado.

### **III. DE LAS REGULACIONES DE PRECIOS Y NORMATIVA APLICABLE**

La Ley N°7472, emitida en el año 1994, surge ante un cambio en la orientación de la política económica que consideró que la mejor forma de proteger al consumidor no era a través de una política de control de precios, sino mediante la liberalización de estos y la apertura de mercados para fomentar la competencia y libre concurrencia. Sin embargo, debido a que pueden presentarse situaciones de excepción y mercados con fallos estructurales que impiden una competencia efectiva, esta norma considera la posibilidad de que ante estas circunstancias los precios puedan y deban ser regulados.

En ese sentido, el artículo 5 de la Ley N°7472 establece:

*“Artículo 5.- Casos en que procede la regulación de precios.*

*La Administración Pública puede regular los precios de bienes y servicios sólo en situaciones de excepción, en forma temporal; en tal caso, debe fundar y motivar apropiadamente esa medida. Esta facultad no puede ejercerse cuando un producto o servicio es vendido o prestado por la Administración Pública, en concurrencia con particulares, en virtud de las funciones de estabilización de precios que expresamente se señalen en la ley.*

*Para el caso específico de condiciones monopolísticas y oligopolísticas de bienes y servicios, la Administración Pública regulará la fijación de los precios mientras se mantengan esas condiciones.*

***Los bienes y servicios sujetos a la regulación mencionada en el párrafo anterior deben fijarse por decreto ejecutivo, previo parecer de la Comisión para promover la competencia acerca de la conveniencia de la medida. En ese decreto, se debe establecer el vencimiento de la medida cuando hayan desaparecido las causas que motivaron la respectiva regulación, según resolución fundada de esa Comisión, que debe comunicarse al Poder Ejecutivo para los fines correspondientes. En todo caso, esta regulación debe revisarse dentro de períodos no superiores a seis meses o en cualquier momento, a solicitud de los interesados. Para determinar los precios por regular, deben ponderarse los efectos que la medida pueda ocasionar en el abastecimiento.***

*Asimismo, la Administración Pública podrá regular y fijar el precio mínimo de salida del banano para la exportación.*

*La regulación referida en los párrafos anteriores de este artículo, puede realizarse mediante la fijación de precios, el establecimiento de márgenes de comercialización o cualquier otra forma de control.*

*Los funcionarios del Ministerio de Economía, Industria y Comercio están facultados para verificar el cumplimiento correcto de la regulación de precios mencionada en este artículo.” (Lo resaltado no corresponde al original).*

Aunado a lo anterior, es destacable que el procedimiento para la regulación de los precios se encuentra desarrollado en el Reglamento a la ley antes citada, Decreto Ejecutivo N°37899-MEIC, que establece dos escenarios para la regulación, la cual se considera como un recurso excepcional: el primero en relación con la regulación de precios en situaciones de excepción resultado fuerza mayor o desabastecimiento y el segundo en condiciones monopólicas u oligopólicas del mercado.

Es así como respecto a las condiciones para la regulación de precios, el artículo 13 del reglamento a la Ley N°7472, desarrolla lo siguiente:

*“Artículo 13.-Condiciones para la regulación de precios. La regulación de precios de bienes y servicios por parte de la Administración Pública se ejercerá preferentemente como mecanismo de última instancia, en forma temporal y únicamente en casos de excepción, entendidos éstos como:*

- a) La existencia de circunstancias de fuerza mayor o desabastecimiento, así como cualquier otro comportamiento anormal de mercado que se llegue a comprobar por parte del Poder Ejecutivo.*
- b) La existencia de condiciones monopólicas u oligopólicas en la producción o venta de bienes y servicios.”.*

En lo respecta a la existencia de circunstancias de fuerza mayor, desabastecimiento o comportamiento anormal. Este mecanismo esta desarrollado en el artículo 21 del reglamento a la Ley N°7472.

**“Artículo 21.-Regulación en situaciones de excepción. En casos de excepción, la regulación deberá estar precedida por la verificación por parte de la DIEM de las circunstancias de fuerza mayor o desabastecimiento, **así como cualquier otro comportamiento anormal de mercado.**”.**

Por otra parte, en cuanto a la regulación en caso de condiciones monopólicas u oligopólicas, este mecanismo se encuentra desarrollado en el artículo 22 del reglamento a la Ley N°7472, y se establece que, en los casos de regulación por condiciones monopólicas u oligopólicas, antes de emitir la decisión final, el Ministro solicitará a la COPROCOM, el dictamen a que se refiere el artículo 5° de la Ley.

*“Artículo 22. –Regulación en casos de condiciones monopólicas u oligopólicas. En los procesos de regulación por condiciones monopólicas u oligopólicas la investigación de la DIEM debe considerar los siguientes aspectos:*

- a) Empresas participantes en el mercado y participación en las ventas.*
- b) Existencia de bienes o servicios sustitutos.*
- c) Datos de importación para años recientes.*
- d) Precios del bien o servicio en años recientes, incluyendo precios internacionales si es necesario y si la información está disponible.*
- e) Barreras arancelarias y no arancelarias a la entrada al mercado nacional.”.*

Debe indicarse que este procedimiento de consulta establecido en la normativa, en relación con las condiciones monopólicas u oligopólicas, no ha sido realizado ante la COPROCOM, por lo que a la fecha está pendiente cualquier eventual parecer que pueda ser emitido por la COPROCOM, bajo esta consideración establecida en la norma.

Dado lo anterior, en este sentido puede desprenderse de la valoración realizada, que la medida adoptada de regulación está en función de una regulación resultado de condiciones de excepción, más específicamente por comportamiento anormal de mercado.

#### **IV. POSICIONES ANTERIORES DE LA COPROCOM RESPECTO A REGULACIONES DE PRECIOS**

El tema de la fijación de precios ha sido abordado previa y reiteradamente por esta Comisión, destacando las opiniones 11-2021, 13-2014 y 29-2019. Se manifiesta que es relevante, la importancia de realizar análisis profundos y detallados que identifiquen el origen de las restricciones o fallas de mercado y el mejor mecanismo para afrontarlas, donde la regulación de precios debe ser una medida excepcional. Destaca la opinión 029-2019, citando la sesión 29-09 realizada el 22 de setiembre de 2009, que señala:

*“(…) determinar que la regulación de precios es la herramienta más adecuada para disciplinar los precios en un mercado, debe ser consecuencia de un análisis detallado del sector, su estructura y comportamiento que determine que no existe una política de fomento de la competencia capaz de resolver el problema estructural que impide una competencia efectiva.*

*Adicionalmente, la determinación del precio o la tarifa máxima a imponer debe ser igualmente el resultado de un estudio minucioso de los participantes, las condiciones y los costos de producción y/o las condiciones de precio en mercado comparables. (...)”.*

## **V. ELEMENTOS RELEVANTES DEL DECRETO REGULACIÓN MARGEN MÁXIMO DE LOS MEDICAMENTOS**

### **A. Elementos generales del proyecto de reglamento**

El reglamento pretende establecer el margen máximo de comercialización bruto de todos los medicamentos registrados ante el Ministerio de Salud y dispuestos para la venta al consumidor final, tanto con receta como de libre venta, en los dos eslabones de la cadena de valor: droguería y farmacias. Además, se indica que el margen máximo se fijará por grupo terapéutico.

El documento propuesto consta de cinco artículos, sobre los cuales se procede a exponer en síntesis su contenido. El artículo primero, establece el margen máximo de comercialización bruto de todos los medicamentos registrados ante el Ministerio de Salud y dispuestos para la venta al consumidor final, tanto con receta como de libre venta, en los dos eslabones de la cadena de valor: droguería y farmacias. De seguido el decreto presenta una tabla denominada Margen Máximo de Comercialización para los medicamentos por grupo terapéutico *a nivel de mayorista*. Asimismo, se incluye otra tabla, pero para el caso de *nivel minorista*.

El segundo numeral, inserta la fórmula para el cálculo del margen de comercialización bruto. El tercero indica la obligación de las droguerías y farmacias de incluir en la factura electrónica y las declaraciones aduaneras, el código de registro sanitario del medicamento, así como la unidad según la presentación del producto. El siguiente numeral, artículo cuarto, indica que, para efectos de control, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Salud deberán facilitar al Ministerio de Economía, Industria y Comercio, mensualmente, las bases de datos de Factura Electrónica, importaciones y del registro sanitario de medicamentos.

Por último, el artículo cinco, indica que el decreto rige a partir del 1 de enero de 2025 hasta el 30 de junio de 2025. Asimismo, durante ese período se le dará seguimiento para determinar la prórroga o finalización de la medida.



## B. Consideraciones puntuales a los artículos del eventual proyecto

En lo que respecta al artículo 01 del decreto, que se relaciona con el margen máximo, el decreto indica:

*“Artículo 1°.- Se establece el margen máximo de comercialización bruto de todos los medicamentos registrados ante el Ministerio de Salud y dispuestos para la venta al consumidor final, tanto con receta como de libre venta, en los dos eslabones de la cadena de valor: droguería y farmacias. El margen máximo se fijará por grupo terapéutico según las siguientes tablas: (...)”.*

Es así como los eventuales márgenes brutos a ser fijados se estimarían por grupo terapéutico, dicha fijación conforme a la información se realizaría utilizando el promedio de los márgenes de los 47 países analizados en el estudio DAEC-INF-001-2024. A ese promedio se le agregaría un valor correspondiente al valor absoluto de la desviación estándar obtenida del correspondiente grupo de márgenes, utilizando una transformación logarítmica de los datos, para asegurar el comportamiento normal de la variable, ya que los datos absolutos no tenían ese comportamiento.

Existen mecanismos diferentes para la fijación de precios en los medicamentos; no obstante, específicamente en relación con esta forma utilizada, que puede considerarse como un tipo de precios internacionales de referencia, existen cuestionamientos válidos en el sentido de que es un mecanismo que como elemento indeseado, puede fomentar el comportamiento estratégico de las empresas comercializadoras de medicamentos en el sentido de favorecer un acceso temprano en aquellos países con políticas de precios más generosas o con mayor volumen de pacientes y retrasar la entrada en aquellos otros con medidas más estrictas.<sup>2</sup> Por lo que, se indica que la implementación de esta política debe ser en coordinación con otras políticas de regulación.

Por otra parte, en lo que respecta al artículo 02, sobre el cálculo del margen, la forma seleccionada en el decreto corresponde con márgenes sobre la comercialización denominada “margen bruto de comercialización”. La siguiente fórmula establecida en el artículo 02 del proyecto muestra la forma en que se pretende establecer:

“Artículo 2°.- El cálculo del margen de comercialización bruto deberá realizarse de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\frac{P_2 - P_1}{P_2}$$

---

<sup>2</sup> Ver Regulación de precios y financiación de nuevos medicamentos: elementos para el debate en España. Documentos AES Nº 2. Barcelona: Asociación de Economía de la Salud. 2021.

Donde  $P_2$  = Precio de venta

$P_1$  = Precio de compra" (sic)

Es decir, simplemente está definido como la diferencia entre el precio de venta y el precio de compra dividido entre el precio de venta, esto es, expresado como porcentaje del precio de venta.

Respecto a la fórmula del decreto no se desprende ni se identifica que se encuentre motivada, sea en el decreto o en los informes de referencia. Por lo anterior, al no estar motivada no cumple con el requisito de excepcionalidad de la medida, resulta contraria a la competencia y al aplicarse discriminadamente a todos los medicamentos puede decirse que es contraproducente para establecer precios competitivos en favor de los consumidores.

Es así como establecer márgenes de comercialización, no es una tarea fácil, ya que está propenso a fijar valores que podrían no responder a las condiciones de mercado y generar situaciones de distorsión de precios que lleven a desabastecimiento y otras condiciones no deseadas en los mercados. Asimismo, el desarrollo de innovación, acceso a nuevos e innovadores productos, así como ofrecer mejoras en los canales de comercialización, podrían verse afectadas como resultado de una mala regulación.

Finalmente, respecto a los artículos 3, 4 y 5 del decreto sometido a consulta, son de apoyo a los anteriores. Dichos artículos son dependientes de los primeros dos. El tercero refiere a la obligación de las droguerías y farmacias a incluir factura electrónica y declaraciones aduaneras de importación, el código de registro sanitario del medicamento, así como la unidad según la presentación del producto. El cuarto de que la información referida en el tercero sea facilitada al Ministerio de Economía Industria y Comercio por parte del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Salud. Por último, el artículo quinto refiere al período en que regirá la medida, sea del primero de enero del dos mil veinticinco al treinta de junio de dos mil veinticinco, en lo que se valora, es lo único que cumple acorde a competencia, al no exceder parámetros razonables de temporalidad de la medida.

Se trataría de dar trazabilidad del producto y eventualmente elementos para ejercer controles respecto a la medida. En sí mismo demuestra ya la necesidad de gran cantidad de información que se debe generar y tabular por parte de la administración para su seguimiento y evaluación.

## **VI. VALORACION DEL DECRETO SOMETIDO A CONSULTA PUBLICA**

Seguidamente se comentarán aspectos centrales sobre el decreto involucrado y su implementación conforme a la normativa existente y valoración en materia de competencia.

## **A. Justificación y motivación de la regulación propuesta**

Es clara la normativa respecto a la regulación de precios cuando señala que dicha regulación por parte de la Administración Pública se ejercerá preferentemente como mecanismo de última instancia, en forma temporal y únicamente en casos de excepción, entendidos éstos como: la existencia de circunstancias de fuerza mayor o desabastecimiento, así como cualquier otro comportamiento anormal de mercado que se llegue a comprobar por parte del Poder Ejecutivo y la existencia de condiciones monopólicas u oligopólicas en la producción o venta de bienes y servicios.

Dado lo anterior, la misma ley considera que para la realización la Administración debe fundar y motivar apropiadamente la medida. Debe indicarse que en ambas situaciones se deja claro que la medida establecida es de carácter excepcional, temporal y que además debe ser una medida motivada.

La valoración del eventual reglamento no permite identificar una motivación real de la medida adoptada, y de la excepción utilizada, señalada como un comportamiento anormal del mercado, que el Informe, en resumen, indica como problemática y justificación de la fijación de precios debido a “precios más altos en comparación a otros países”. Además, no se justifica la amplitud de la medida que involucra la totalidad de los medicamentos registrados en el Ministerio de Salud, generando una regulación general para todos los productos de medicamentos comercializados en el país.

Es relevante indicar que, si una eventual regulación efectuada al amparo de condiciones monopólicas y oligopólicas y para un producto específico, amerite de manera previa obtener el parecer de la COPROCOM, se pretenda establecer una regulación amparada a un eventual comportamiento anormal del mercado, para miles de productos, simplemente utilizando una verificación de diferencias de precios mayoristas y minoristas, entre diferentes países, con información que no es de las mismas fuentes, sin determinar el origen real de las eventuales diferencias existentes entre los márgenes brutos nacionales y los internacionales; aspecto que es fundamental para determinar efectivamente el origen del problema y cuál es la medida adecuada y menos restrictiva a la competencia, con el objetivo de corregir el origen de la eventual distorsión o problema identificado.

No existe una valoración adecuada, elemento esencial y establecido en el artículo 24 del reglamento a la Ley N°7472, cuando establece que para llevar a cabo la regulación de precios de bienes y servicios, independientemente de su origen sea por monopolio o por otra circunstancia excepcional, serán considerados según el mercado que corresponda, elementos como los siguientes: costos directamente relacionados con la producción del bien o servicio, tales como materia prima, materiales de empaque, mano de obra, energía eléctrica, combustibles, entre otros; costos indirectos como gastos de administración, gastos financieros, gastos de mercadeo y publicidad gastos de distribución; y finalmente competitividad de precios del producto nacional, con respecto al internacional.

Se considera que no existe una adecuada motivación, en el reglamento de la medida propuesta ni una adecuada justificación técnica y económica de la regulación.

#### **B. Naturaleza de la medida propuesta**

La medida propuesta corresponde con el establecimiento de un margen máximo de comercialización, que sería aplicado a todos los medicamentos registrados ante el Ministerio de Salud, en el nivel de droguerías-farmacias y farmacias-consumidor.

Al respecto, la elección de un margen máximo, aunque no es menos restrictivo para los consumidores como lo es un precio mínimo o un precio fijo, debe considerarse que su establecimiento sin una evaluación real de su impacto puede llevar a un desabastecimiento de productos en el mercado, afectar la calidad, así como limitar la innovación o la puesta de productos innovadores a los consumidores. Estos elementos son esenciales ya que el mismo artículo 05 de la Ley N°7472, establece que, para determinar los precios por regular, deben ponderarse los efectos que la medida pueda ocasionar en el **abastecimiento**, elemento que no se identifica que fuera valorado en el reglamento.

#### **C. Mecanismo utilizado para la eventual fijación**

Respecto al mecanismo empleado, que refiere al uso de precios internacionales de referencia externos, entre sus distintas opciones puede ser utilizar un promedio de los márgenes más bajos o determinado grupo de los que mantiene márgenes más bajos, se opta por un mecanismo que estaría aún por encima del promedio internacional. Además, como se indica en el documento citado anteriormente de la AES, este mecanismo tiene un carácter extremadamente opaco ya que se desconoce si en las comparaciones se consideran ajustes por paridad de compra, por renta per cápita, los descuentos oficiales a los pagadores aprobados en la normativa de los distintos países, entre otros elementos.

Además, llama la atención que no se exploraran otros mecanismos de precios o de regulación, con el objetivo de contar con más elementos que valoraran opciones adicionales y sus impactos en los consumidores, desarrollo competitivo de los mercados y el desabastecimiento.

#### **D. Impacto de la medida de regulación en el mercado**

Otro elemento relevante de comentar es la dimensión de la medida, en el sentido que involucra a todo el ámbito de medicamentos, independientemente de su origen o de su forma de disponibilidad, incluidos los de venta libre, afectando a todo el mercado nacional. La medida es pensada no para un producto en específico, sino que involucraría toda la gama de medicamentos incluidos medicamentos que son considerados de venta libre, o restringidos, así como todos los medicamentos que son utilizados en el mercado privado y en el mercado institucional.

Es así como la forma en que se presenta esta regulación podría llevar a efectos contraproducentes a nivel de otros eslabones más allá de las droguerías, podría afectar a los mecanismos de fijación de precios de los laboratorios, y en general afectar los precios hacia otros mercados de medicamentos como el institucional. En este sentido, no se identifica en la evaluación, si las adquisiciones que realiza la Caja Costarricense de Seguro Social podrían verse afectadas, como resultado de la implementación de márgenes máximos para los productos, en el mercado privado, por lo que se hace necesario considerar este elemento con relación a los efectos en el desabastecimiento de otros mercados.

Al respecto, la justificación planteada en el decreto de que con esa mecánica lo que se trata de evitar es que se “concentren márgenes superiores en ciertos productos, evitar distorsiones innecesarias que hagan más compleja la contabilidad interna de los expendios de medicamentos” no es una justificación válida, ya que eventualmente toda regulación económica en un mercado debe surgir como resultado de corregir una falla de mercado, situación que no corresponde con lo señalado como justificante.

## **V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **A. Conclusión**

Conforme a la Ley N°7472, las regulaciones de precios corresponden con un mecanismo excepcional y temporal que debe contar con una motivación apropiada. Este carácter es dado por las implicaciones contraproducentes, que podría acarrear una regulación en el mercado, por ejemplo, en el desabastecimiento del producto, en la innovación, así como respecto a las implicaciones en la eficiencia y en el acceso a nuevos medicamentos.

La justificación dada a la medida propuesta de regulación de márgenes máximos no es concluyente para determinar la existencia de alguna circunstancia que amerite un mecanismo de regulación del margen de los medicamentos en su totalidad. Plantear simplemente los márgenes existentes como una anomalía, sin entrar a determinar y validar el verdadero origen del eventual hallazgo, puede llevar a que la regulación propuesta presente efectos contraproducentes, principalmente en el desabastecimiento de producto, afectación en otros niveles de la comercialización, comportamiento estratégico de las empresas, aspectos que no fueron valorados para plantear dicha medida.

No se valoran o se presentan otras opciones que pudieran ser menos restrictivas a la competencia, ni existe evidencia de que se haya recurrido a otras instancias o mecanismos para promover la competencia en dicho sector, o promover medidas para que los mercados sean más competitivos, dejando la regulación de precios como una medida excepcional y de último recurso.

Así, se considera que el estudio considerado para emitir la regulación, ni la propuesta de reglamento, permite fundamentar un acto administrativo mediante el cual se restringiría la libertad de las empresas y comerciantes de establecer los precios a los que ofrecen una gran variedad de productos en el mercado.

## **B. Recomendación propuesta**

A partir de lo expuesto anteriormente y de la valoración realizada de los elementos presentados en el reglamento y las recomendaciones del estudio, se considera la siguiente recomendación:

- **Al Ministerio de Economía, Industria y Comercio**

Se recomienda la no implementación de la medida propuesta el decreto titulado “REGULACIÓN DE MARGEN MÁXIMO DE COMERCIALIZACIÓN DE TODOS LOS MEDICAMENTOS REGISTRADOS ANTE EL MINISTERIO DE SALUD” del Presidente de la República y el Ministro de Economía, Industria y Comercio; por considerarla contraria a la competencia, al no cumplir con el imperativo legal de procedimiento, motivación y excepcionalidad de la medida, ya que su implementación podría acarrear potenciales efectos contraproducentes en los mercados de productos involucrados.

Con fundamento en el numeral 21 de la Ley de Fortalecimiento de las Autoridades de Competencia de Costa Rica, Ley N°9736, se le indica al señor Francisco Gamboa Soto en su condición de Superior Jerárquico del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, que, en caso de apartarse de la presente opinión y recomendaciones, está obligado a informar a esta Autoridad de Competencia, sobre sus motivaciones, en un plazo no mayor a treinta días naturales. **EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO N°096-2024-C. NOTIFÍQUESE.**

**Isaura Guillén Mora**  
**Comisionada Propietaria**

**Viviana Blanco Barboza**  
**Comisionada Propietaria**

**Guillermo Rojas Guzmán**  
**Comisionado Presidente**

1 vez.—( IN2024914991 ).

# **TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL**

## **CONSEJO NACIONAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD**

### **ACUERDO JD-213-2024:**

La Junta Directiva acuerda nombrar a las siguientes personas delegadas en el Comité Director:

-Luis Felipe Barrantes Arias, persona delegada representante titular del Instituto Mixto de Ayuda Social con una votación de 8 votos a favor como Presidente para el periodo 2025, sin abstenciones. Se consigan además 3 votos a favor del señor Christian Ramírez Valerio, delegado titular representante de Organizaciones de Personas con Discapacidad, quién se postuló al cargo.

-Daniel Jurado Laurentin, persona delegada representante titular de Ministerio de Educación Pública, con una votación de 6 votos a favor como Vicepresidente para el periodo 2025. Se consignan además 5 votos a favor del señor Manuel Zamora Herrera, delegado titular representante de Organizaciones de Personas con Discapacidad, quién fue postulante al cargo, sin abstenciones.

-Carmen González Chaverri, persona delegada representante titular del Instituto Nacional de Aprendizaje con una votación de 8 votos a favor como Secretaria para el periodo 2025.

Los miembros electos fueron debidamente juramentados.

Las citadas votaciones contaron con la verificación del Tribunal electoral conformado por las personas delegadas: Lindor Cruz Jiménez, Ana Catalina Paniagua Araya y Carmen González Chaverri, quien se excusó y fue sustituida por el señor Roberto Aguilar, quienes dan fe de lo anterior. Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que proceda con la publicación de estos cargos en el Diario Oficial la Gaceta.

**10 votos a favor**

**1 abstención**

**9 votos a la firmeza**

**ACUERDO FIRME**

Heredia, 9 de diciembre, 2024.—Ana Leonor Sanabria Romero, Directora Ejecutiva a.i., Consejo Nacional de Personas con Discapacidad.—1 vez.—O. C. N° 1000508.—Solicitud N° 001-2024.—( IN2024916982 ).

# **REGLAMENTOS**

## **RELACIONES EXTERIORES Y CULTO**

### **Manual de Ética y Conducta del**

### **Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto**

#### **a. Presentación**

El presente Manual de Ética y Conducta constituye una de las expresiones para fortalecer la puesta en práctica de los principios, valores y compromisos éticos en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Su fin es orientar la toma de decisiones, para una gestión orientada en resultados y en la mejora constante, que conlleve al cumplimiento de la misión y la visión de la Institución.

En el ejercicio de la función pública, es deber del personal de esta cartera ministerial, velar celosamente por su reputación personal y por el prestigio institucional, haciéndolo con apego a los más altos estándares éticos y a la satisfacción del interés público.

El presente Manual de Ética y Conducta permitirá posicionar los principios, valores y compromisos éticos que deben prevalecer en la institución y que deben reflejarse en el comportamiento de su personal, de manera tal, que fomente una actuación congruente con el marco estratégico institucional y la normativa vigente aplicable en este ámbito.

En este sentido, este instrumento será una guía comportamental que contribuirá a prevenir conductas indebidas que comprometan la función pública y la prestación del servicio.

#### **b. Consideraciones jurídicas**

1. El artículo 11 de la Constitución Política dispone que los funcionarios públicos son simples depositarios de la autoridad y están obligados en cumplir los deberes que la ley les impone y no pueden arrogarse facultades no concedidas a ella.
2. La Ley No. No. 6227, del 2 de mayo de 1978 y sus Reformas “Ley General de la Administración Pública” en los artículos 25, 27 y 28, le confiere las atribuciones de dirigir y coordinar al señor Ministro, como órgano jerárquico superior del Ministerio para preparar y presentar leyes, decretos, acuerdos, resoluciones ordenes o cualquier acto para actos que deban suscribirse relativos al Ministerio.
3. La Ley No 8422, del 06 de octubre del 2004 “Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública, en los artículos 3 y 4, 14 al 20, 45, siguientes y concordantes, tipifica delitos, sanciones y disposiciones en general, a favor del correcto uso, manejo y comportamiento de los servidores públicos en relación con la Hacienda Pública, entre otros.
4. La Ley No 6815, del 27 de setiembre de 1982 “Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República” le atribuye a Órgano Procurador realizar acciones



administrativas para prevenir, detectar y erradicar la corrupción e incrementar la ética y la transparencia en la función pública, sin perjuicio de las competencias que la ley le otorga a la Contraloría General de la República.

5. La Ley No. 8292, del 31 de julio de 2002 "Ley General de Control Interno", establece como uno de los componentes del control interno, el ambiente de control, estableciendo en el inciso a) del artículo 13, el deber de los funcionarios de mantener y demostrar integridad y valores éticos.
6. Mediante Decreto Ejecutivo No. 17908-J del 3 de diciembre de 1987 y sus reformas, publicado en La Gaceta No. 244 de 22 de diciembre de 1987, el Poder Ejecutivo declaró de interés nacional el fortalecimiento del Plan Nacional de Rescate y Formación de Valores; asimismo, creó e integró la Comisión Nacional de Rescate de Valores Morales, Cívicos y Religiosos para cumplir con los objetivos del Plan Nacional, ello con la participación de Ministerios y otras Instituciones de la Administración Central y Descentralizada.
7. Mediante Decreto Ejecutivo No. 23944-J-C, del 12 de diciembre de 1994 y sus reformas, publicado en la Gaceta No. 25 del 03 de febrero de 1995; se ordena la integración de una Comisión de Rescate de Valores en todas las instituciones del Sector Público, dentro de los objetivos de estas comisiones está analizar *"la causas y efectos de la crisis de valores al interior de las instituciones y con relación a la sociedad, así como determinar posibles soluciones"* (artículo 3). Lo anterior con el fin de promover la ética en el servicio y contribuir a la eficiencia en el sector público.
8. Mediante Decreto Ejecutivo N° 28170-J-MEP, de 01 octubre de 1999, publicado en La Gaceta N° 206 del 25 de Octubre de 1999, se declara el 1 de octubre como el Día Nacional del Rescate y Formación de Valores.
9. Mediante Decreto Ejecutivo N° 33146-MP de 24 de mayo de 2006, se establecen los principios éticos que los funcionarios públicos deben observar, en sus acciones políticas y en el ejercicio de la función pública.
10. Mediante Decreto Ejecutivo N° 43739-RE del 19 de agosto del 2022, "Reglamento de Trabajo para el funcionamiento de la Comisión Institucional de Ética y Valores del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto", se establece el marco normativo para la organización y funcionamiento de la Comisión Institucional de Ética y Valores del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
11. Mediante Directriz D-2-2004-CO, de las 9:00 horas, del 12 de noviembre del 2004, publicada en La Gaceta No. 228, del 22 de noviembre de 2004, la Contraloría General de la República emitió las "Directrices generales sobre principios y enunciados éticos a observar por parte de los jefes, titulares subordinados, funcionarios de la Contraloría General de la República, Auditorías Internas y servidores públicos en general."
12. La Contraloría General de la República emitió una "Guía técnica para el desarrollo de auditorías de la ética" (GT-01-2008), que presenta un marco orientador con conceptos, alcances y metodologías que involucra una auditoría de este tipo, y es una

sana práctica fundamentada en la normativa actual relativa al componente “ambiente de control” del sistema de control interno, la cual contempla las variables éticas que se denominan “Marco institucional en materia ética”.

13. Las Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República mediante Resolución No. R-CO-9-2009, de las 9:00 horas, del 26 de enero de 2009, en el Capítulo II "Normas Sobre el Ambiente de Control", establece la obligación del jerarca y titulares subordinados de fortalecer la ética institucional, contemplando elementos formales e informales para propiciar una gestión apegada a altos estándares de conducta en el desarrollo de las actividades.
14. El Manual de Normas de Control Interno para el Sector Público, emitido por la Contraloría General de la República mediante Resolución No. R-CO-9-2009, de las 9 horas, del 26 de enero de 2009 y sus reformas, en el Capítulo II "Normas Sobre el Ambiente de Control", establece la norma 2.3 lo siguiente: "2.3 Fortalecimiento de la ética institucional, el jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben propiciar el fortalecimiento de la ética en la gestión, mediante la implantación de medidas e instrumentos formales y la consideración de elementos informales que conceptualicen y materialicen la filosofía, los enfoques, el comportamiento y la gestión éticos de la institución, y que conlleven la integración de la ética a los sistemas de gestión"; y según las disposiciones contenidas en la norma 2.3.1, dentro de los elementos formales para fortalecer la ética Institucional, está el establecimiento y divulgación de un Código de Ética Institucional o similar.
15. La Estrategia Nacional de Integridad y Prevención de la Corrupción, es un medio para para establecer las áreas sensibles y prioritarias para prevenir la corrupción que recibirán un abordaje interinstitucional al 2030 y radica en realizar un primer esfuerzo nacional dirigido a contar con una herramienta que articule y potencie las iniciativas realizadas por las distintas entidades que tienen competencias en materia de promoción de la ética, la integridad y anticorrupción, donde se incluyen acciones a corto, mediano y largo plazo.
16. La Declaración institucional de principios y valores éticos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, emitida en el año 2020, tuvo como objetivo fundamental enfatizar en sus funcionarios acerca de las normas que deben de servir de guía en la función pública, a fin de atender con probidad y civismo las demandas y necesidades de nuestro quehacer ordinario.

**c. Trámite de validación y autorización del Manual**

1. Mediante oficio número DJO-585-2024 del 20 de agosto del 2024, la Dirección Jurídica envió al Despacho del señor Ministro propuesta de texto del Manual de Ética y Conducta del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
2. Mediante oficio DM-2428-2024 del 24 de setiembre del 2024, el Despacho del señor Ministro, remitió a la Comisión Institucional de Ética y Valores, la propuesta del texto, con el propósito de validar su contenido y efectuar el proceso consultivo que correspondiere.

3. La Comisión Institucional de Ética y Valores, en sesión ordinaria 02-2024 del 29 de noviembre del 2024, acordó someter a consulta interna la propuesta de texto del Manual de Ética y Conducta.
4. El día 2 de diciembre del 2024, se sometió a consulta interna entre los funcionarios de esta cartera ministerial, el documento del texto propuesto del Manual de Ética y Conducta. En observancia del procedimiento de aprobación de disposiciones de carácter general que establece el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, vinculado con el artículo 124 de la misma fuente de Ley.
5. Las observaciones de los funcionarios fueron recibidas y valoradas por la Comisión Institucional de Ética y Valores. Las observaciones acogidas, fueron incorporadas al proyecto de Manual de Ética y Conducta. Posteriormente, en sesión extraordinaria 01-2024 del 17 de diciembre del 2024, dicho Órgano aprobó la propuesta final del Manual de Ética y Conducta y su correspondiente envió al Despacho del señor Ministro.
6. Mediante oficio DM-3376-2024 de fecha 17 de diciembre del 2024, el Despacho del señor Ministro, autorizó la emisión del presente Manual de Ética y Conducta e instruyó su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

A continuación, el texto final autorizado del Manual de Ética y Conducta del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto:

## **Capítulo I**

### **Disposiciones Generales**

#### **1. Ámbito de Aplicación.**

El Manual de Ética y Conducta del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, tiene como objetivo establecer un conjunto básico y prioritario de conductas que guían el actuar de sus funcionarios, en procura de una cultura organizacional basada en los más altos valores, principios y compromisos éticos, orientados a lograr una gestión transparente, íntegra y responsable, todo de conformidad con el marco estratégico institucional y en procura de la satisfacción del interés público y la eficiente prestación de servicios, aplicable a todo el personal del Ministerio, indistintamente de su nivel jerárquico o del régimen de servicio al que pertenecen.

## **2. Responsables de la Aplicación.**

Es responsabilidad del jerarca, titulares subordinados y demás funcionarios públicos establecer, mantener, perfeccionar y evaluar las medidas de ejecución y de control que sean necesarias para el cumplimiento de este Manual.

## **3. Responsabilidad.**

Los comportamientos contrarios a este Manual podrán generar responsabilidad, de conformidad con la Ley General de la Administración Pública, Ley N°6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas, artículo 190, siguientes y concordantes; lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 43737-RE del 17 de noviembre de 2022 y sus reformas, Reglamento Autónomo de Servicio y Organización del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, según los criterios del artículo 63, siguientes y concordantes; el Estatuto del Servicio Exterior, Ley N° 3530 del 5 de agosto de 1965 y sus reformas; según los criterios del artículos 37, siguientes y concordantes y Reglamento al Estatuto del Servicio Exterior de la República, Decreto Ejecutivo N° 29428-RE y sus reformas, según los criterios del artículo 125, siguientes y concordantes.

## **Capítulo II**

### **Principios Éticos**

#### **4. Principios Éticos fundamentales.**

Se definen como principios éticos fundamentales los siguientes:

- a) **Independencia.** El funcionario deberá tener y demostrar absoluta independencia de criterio con respecto a toda asignación que pudiera considerarse incompatible con los principios de integridad y objetividad, junto a los cuales la independencia de criterio es esencial.
- b) **Integridad.** El funcionario deberá mantener incólume su integridad moral en el ejercicio de sus funciones, actuando con rectitud, probidad, neutralidad, honestidad, dignidad y sinceridad en toda circunstancia, siempre prevaleciendo el interés público.
- c) **Objetividad.** La objetividad representa imparcialidad, desinterés y actuación sin prejuicios en todos los asuntos que corresponden en el ejercicio de sus funciones.
- d) **Probidad.** Conducta intachable en el desempeño honesto en que se debe de ejercer la función pública, haciendo prevalecer el interés público sobre el particular. De ahí que contenga principios y valores como la integridad, independencia y objetividad, buscando con ello la prevención de un eventual conflicto de intereses, absteniéndose de actuaciones que vayan contra la ley, la normativa vigente, reputación e integridad institucional.

- e) **Rendición de cuentas.** Obligación de los funcionarios del Ministerio de informar y explicar los avances y los resultados de su gestión, de conformidad con el artículo 111 Constitucional, actuando con lealtad en sujeción al principio de jerarquía y por ende comunicar al superior inmediato cualquier irregularidad detectada en el ejercicio de las funciones e informar, cuando así les corresponda, acerca de los asuntos internos e internacionales del país donde se desempeñen los agentes diplomáticos, y consulares en el servicio en sus funciones, así como del desarrollo de los asuntos confiados a su cuidado.

## 5. Principios Éticos Generales.

Se definen como principios éticos generales los siguientes:

- a) **Ambiente laboral.** Los funcionarios deben practicar una adecuada comunicación, asertiva, respetuosa y que contribuya a las sanas relaciones interpersonales y laborales, fomentando con ello el trabajo en equipo, armonioso, respetuoso, ambientes libres de cualquier tipo de acoso y riesgos que atenten contra su integridad física o usuarios externos.
- b) **Apariencia personal.** Los funcionarios deben cuidar la higiene y presentación personal, guardar la compostura y los buenos modales, según las exigencias de su cargo y puesto desempeñado durante su jornada laboral y de la institución que representamos, respetando los lineamientos emitidos por el Ministerio al respecto.
- c) **Colaboración.** Ante situaciones extraordinarias, los funcionarios deberán realizar aquellas tareas que por su naturaleza o modalidad no sean las estrictamente inherentes a su cargo, siempre que ellas resulten necesarias para mitigar riesgos, neutralizar o superar las dificultades que se enfrenten en el Ministerio o para garantizar la prestación final de los servicios públicos, todo enmarcado en la competencia material y funcional del colaborador. No podrá calificarse como situación extraordinaria la falta de planificación o la necesidad de trabajo extraordinario por sobrecargas de trabajo.
- d) **Conocer prohibiciones.** El funcionario debe conocer las disposiciones legales y reglamentarias sobre incompatibilidad, acumulación de cargos, prohibiciones por razón de parentesco y cualquier otro régimen especial que le sea aplicable y asegurarse de cumplir con las acciones necesarias para determinar si está o no, comprendido en algunas de las prohibiciones establecidas en ellos.
- e) **Compromiso.** Decisión del funcionario para garantizar una gestión administrativa hacia altos estándares de integridad, transparencia y responsabilidad. Con entrega, diligencia, honestidad y dedicación ante cualquier acción ejecutada a nivel laboral, personal y profesional; para el logro de los objetivos institucionales y el bienestar de la organización.

- f) **Dignidad y Decoro.** El funcionario debe observar una conducta digna y decorosa, actuando con sobriedad y moderación. En su trato con el público y con los demás funcionarios, debe conducirse en todo momento con respeto y corrección.
- g) **Disciplina.** Es una virtud moral asociada a la capacidad para llevar una vida ordenada en concordancia con nuestros principios, deberes, objetivos, necesidades, y en observancia de las normas de comportamiento social. Observar celosamente las reglas de etiqueta social de los países en que actúen como agentes diplomáticos y consulares, cuando así corresponda.
- h) **Eficiencia.** El funcionario debe cumplir personal y eficientemente la función que le corresponde en el Ministerio, en las condiciones de tiempo, forma y lugar que determinen las normas aplicables o vigentes, así como realizar responsablemente las tareas y actividades que le corresponden, coordinando, participando activamente y, colaborando con el trabajo de los demás; para lograr procesos ágiles y expeditos y brindar los productos y servicios con eficacia y en los plazos establecidos. Brindar un servicio oportuno al usuario interno, considerando que el servicio que recibe es decisivo sobre el servicio y producto final que se ofrece al usuario externo.
- i) **Ética.** Es la orientación racional de la conducta humana, la cual radica en que el momento ético se da antes de los actos, lo que implica pensar antes de actuar; incorpora el enfoque de trabajo que se materializa en el compromiso claro y decidido del nivel superior, para garantizar una gestión en apego a los principios de integridad, transparencia y responsabilidad, velando por los intereses y el prestigio de la República de Costa Rica y el resguardo de su institucionalidad
- j) **Honor.** El funcionario al que se le impute la comisión de un delito de acción pública debe facilitar la investigación e implementar las medidas administrativas y judiciales necesarias para esclarecer la situación a fin de dejar a salvo su honra y la dignidad de su cargo.
- k) **Idoneidad.** Aptitud técnica, legal y moral, por tanto, es una condición esencial para el acceso y ejercicio de la función pública.
- l) **Integridad.** Actuar con entereza en todos los aspectos de su vida, evitando el engaño, la deshonestidad y cualquier comportamiento que se aleje o aparte de las normas éticas, lo cual podría dañar la imagen del Ministerio.
- m) **Justicia.** Es la voluntad constante de dar a cada uno lo que le corresponde. Es aquel sentimiento de rectitud que gobierna la conducta, el deber y la igualdad, evitando el proceder discriminatorio que atentan contra la dignidad humana y los derechos fundamentales de las personas, debiendo resolver en todo momento de conformidad con el ordenamiento jurídico.
- n) **Lealtad.** El funcionario debe ser fiel a los principios éticos del servicio público, al Ministerio, y a sus superiores.
- o) **Liderazgo.** El funcionario debe promover y respaldar con sano liderazgo y ejemplo los principios del presente Manual.

- p) **Obligación de denunciar.** El funcionario tiene la obligación de denunciar ante su superior o las autoridades correspondientes, los actos de los que tuviera conocimiento con motivo o en ocasión del ejercicio de sus funciones y que pudieran constituir faltas, irregularidades, causar perjuicio al Estado, delitos o violaciones a cualquiera de las disposiciones contenidas en el presente Manual o al bloque de legalidad jerarquizado en los artículos 6 y 7 de la Ley General de Administración Pública, Ley N°6227, del 2 de mayo de 1978 y sus reformas.
- q) **Denuncias falsas, temerarias o abusivas.** Quien denunciare o acusare de forma falsa, temeraria o abusiva como autor o partícipe de faltas o de irregularidades a una persona que sabe inocente o simularse contra ella la existencia de pruebas materiales, se expondrá a la apertura de un procedimiento disciplinario y a la aplicación de sanciones, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiera corresponderle.
- r) **Respeto.** El funcionario debe actuar con legalidad, justicia e imparcialidad, tanto en sus relaciones interpersonales como laborales, respetando sin privilegios o discriminación sea cual sea su condición económica, social, ideológica, política, sexual, étnica, religiosa o de cualquier otra naturaleza, practicando y fomentando la mayor tolerancia ante la diversidad de pensamiento, el ámbito de acción y responsabilidades de cada compañero y compañera en el desempeño de sus funciones y evitando cualquier acción orientada hacia el desprestigio de los demás o de la institución, así como respetar las instituciones, las creencias y las costumbres de otros Estados.
- s) **Responsabilidad.** Es el cumplimiento continuo, consciente, diligente y oportuno de los deberes y obligaciones inherentes al cargo, según la normativa vigente, lo que implica una responsabilidad social y ambiental con la preservación del medio ambiente y de los entornos en los que operan y que conlleva al funcionario a asumir las consecuencias de sus actuaciones y tiene como finalidad la satisfacción del interés público. Velar para que respeten y defiendan -si fuese preciso- los derechos de los conciudadanos y facilitar -en lo posible- sus actividades lícitas, cuando así les corresponda. Cuanto más elevado sea el cargo que ocupa un funcionario público, mayor es su responsabilidad para el cumplimiento de las disposiciones de este Manual.
- t) **Servicios de calidad.** Es el desempeño de los deberes y obligaciones con actitud de servicio, respeto, credibilidad y confiabilidad, para satisfacer el interés público, tanto para los usuarios internos, como externos, procurando resolver de manera eficiente y eficaz sus solicitudes en el plazo y según los valores éticos institucionales.
- u) **Transparencia.** Conjunto de acciones coherentes con aspectos de la política institucional y la normativa vigente, para el acceso de la ciudadanía a información veraz, comunicándola de forma asertiva, que genere confianza y promueva la imparcialidad y que dé cuenta de las actuaciones del Ministerio, de tal forma que permita la evaluación de su gestión. Deber de abstenerse de participar en cualquier

asunto que comprometa el criterio o genere dudas sobre la imparcialidad del funcionario. No podrá retirar para su uso personal documentos que se hallen en los archivos de la misión, consulado u oficina o publicarlos sin autorización de las autoridades competentes.

- v) **Uso adecuado de los recursos institucionales.** El funcionario debe hacer uso correcto de los recursos (equipos y accesorios, medios de transporte, sistemas de información y comunicación, entre otros) donde prive el beneficio e interés institucional y no para sí mismo o para otra persona, así como utilizar y administrar de forma adecuada y racional de los recursos y bienes puestos a su disposición, evitando todo derroche, abuso o uso con fines distintos y deben orientarse a la satisfacción plena del interés público, según el mandato del Estado Social de Derecho, y al uso racional de éstos. Custodiar debidamente los archivos y propiedades del Ministerio fuera del territorio nacional, cuando así les corresponda. Usar el tiempo laboral responsablemente en procura del logro de los objetivos del trabajo; de esta forma, respetamos los tiempos asignados institucionalmente para el cumplimiento de nuestra jornada laboral y para la alimentación y descanso durante ésta.
- w) **Uso de Información confidencial.** El funcionario deberá de abstenerse de difundir toda información que hubiera sido calificada como confidencial o secreta, conforme a las disposiciones de la Constitución Política, la Ley General de Administración Pública, Ley N°6227, del 2 de mayo de 1978 y sus reformas y la Ley de Protección de la Persona Frente al Tratamiento de sus Datos Personales, Ley N°8968, del 7 julio de 2021 y sus reformas. No debe utilizar, en beneficio propio o de terceros o para fines ajenos al servicio, información de la que tenga conocimiento con motivo o en ocasión del ejercicio de sus funciones y que no esté destinada al público en general. No podrá utilizar las claves, valijas diplomáticas y sellos oficiales que se le confiaron, aún después de cesar sus funciones, hasta tanto no los entregue a su sucesor o quien el Gobierno indique, ni revelar detalles secretos sobre gestiones o negociaciones que a la Misión o Consulado le confiaron en razón del cargo o función oficial en las misiones diplomáticas o/y oficinas consulares, cuando así corresponda

### **Capítulo III**

#### **Conductas Institucionales**

##### **6. Régimen de dádivas.**

Los jerarcas, titulares subordinados y demás funcionarios no deben, directa o indirectamente, ni para sí ni para terceros, solicitar, aceptar o admitir dinero, dádivas, beneficios, regalos, favores, promesas u otras ventajas en las siguientes situaciones:



- a) Para hacer, retardar o dejar de hacer tareas relativas al cumplimiento sus funciones en el país o fuera de él.
- b) Para hacer valer su influencia ante otro funcionario público, a fin de que éste haga, retarde o deje de hacer tareas relativas a sus funciones.

## **7. Conflicto de intereses.**

A fin de preservar la independencia de criterio y el principio de equidad, los jerarcas, titulares subordinados y demás funcionarios no puede mantener relaciones, ni aceptar situaciones en cuyo contexto sus intereses personales, laborales, económicos o financieros pudieran estar en conflicto con el cumplimiento de los deberes y funciones a su cargo.

Tampoco pueden dirigir, administrar, asesorar, patrocinar, representar ni prestar servicios, remunerados o no, a personas que gestionen o exploten concesiones o privilegios o que sean proveedores del Estado, ni mantener vínculos que le signifiquen beneficios u obligaciones con entidades directamente fiscalizadas por el órgano o entidad en la que se encuentre desarrollando sus funciones.

Cuando proceda, deberá comunicar de inmediato y por escrito a los superiores para las prevenciones correspondientes, cuando se presenten vínculos profesionales, familiares o económicos, con alguna de las partes que pudiere representar un beneficio personal e incidir en la legitimidad en las gestiones administrativas.

## **8. Deber de abstención.**

El funcionario, deberá de abstenerse y/o excusarse de asesorar, auxiliar, conocer, opinar o influir de cualquier forma, participar en una discusión o resolver asuntos sometidos a su conocimiento, ya sea individualmente o como miembro de un órgano colegiado, cuando se encuentre bajo los siguientes supuestos:

- a) Tenga un interés directo.
- b) En asuntos que le interesen de la misma manera a su cónyuge, conviviente, ascendente, descendente o pariente hasta el tercer grado de consanguinidad o segundo de afinidad, padrastrós, hijastros, o personas con quien tenga hijas o hijos.
- c) Sean asuntos de interés directo de personas jurídicas o empresas con las cuales el funcionario público o alguno de sus parientes en los términos descritos en el inciso anterior, tengo o hayan tenido, en los últimos doce meses, participación accionaria, ya sea directamente o por intermedio de otras personas jurídicas en cuyo capital social participen, o sean o hayan sido apoderadas, apoderados o integrantes del consejo de administración o juntas directivas. No hay causal cuando el nexo con la persona jurídica sea irrelevante para demeritar la objetividad del funcionario.

- d) Ser o haber sido tutor, curador, apoderado, representante o administrador de alguno de los interesados directos en el asunto, o lo haya sido el cónyuge, conviviente, hermanos, ascendiente o descendiente del funcionario.
- e) Cuando tenga amistad íntima o enemistad manifiesta con alguna de las personas interesadas en el asunto, o la tenga su cónyuge, conviviente, hermanos, ascendientes o descendientes del funcionario, hasta el tercer grado de consanguinidad o segundo de afinidad.
- f) En asuntos en que alguno de los interesados directos, sea o haya sido, en los doce meses anteriores, socio, jefe, o compañero de oficina o de trabajo del funcionario.
- g) Cuando alguna de las personas interesadas en la respectiva gestión, sea acreedora, deudora, fiadora o de su cónyuge y demás parientes mencionados en el inciso b) de este artículo. No aplica esta causal, si el vínculo de crédito o fianza fuere con el Estado o cualquier otra institución pública.
- h) En asuntos en que, antes de ingresar a ejercer el cargo público, el funcionario hubiera intervenido, sea a favor o en contra de los interesados directos del asunto.
- i) Cuando al funcionario se le hubiere impuesto alguna sanción en virtud de una queja interpuesta en el mismo proceso con anterioridad, por alguno de los interesados directos del asunto o su representante.
- j) En asuntos de interés de una persona que sea o haya sido parte contraria en un proceso jurisdiccional o administrativo, del funcionario público o de alguno de los parientes mencionados en el inciso b) de este artículo, en los dos años precedentes a la iniciación del trámite, siempre que este no hubiera sido instaurado con el único propósito de inhabilitarlo.
- k) La existencia de circunstancias que den lugar a dudas justificadas respecto de su imparcialidad u objetividad.

Además de los supuestos descritos anteriormente, queda incólume la obligación de abstenerse por otras causales exigibles del ordenamiento jurídico a los funcionarios públicos.

El funcionario que considera le resulta aplicable alguna causal de abstención, deberá dejar una constancia escrita de su opinión, manifestando su abstención, invocando la causal respectiva, con su firma y fecha, elevando su manifestación al superior jerárquico, o a los miembros restantes del órgano colegiado, según corresponda, quienes tendrán la competencia

para resolver la abstención mediante resolución y contra lo resuelto no cabrá recurso alguno. Si se declarara procedente la abstención, se separará al funcionario inhibido del conocimiento del asunto y se nombrará a un funcionario sustituto.

#### **9. Recusación.**

El funcionario cuando tenga condición de parte, y sea debidamente intimado en hechos e imputado en cargos de responsabilidad, podrá recusar al órgano director, al de alzada, a las demás autoridades o funcionarios que intervengan auxiliándolos o asesorándolos en el procedimiento, cuando exista alguna causal de abstención que le resulte aplicable, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 del Código Procesal Civil, y cualquier otra exigible que establezca el ordenamiento jurídico.

El funcionario recusado deberá dejar constancia escrita de su opinión sobre la recusación que se formula, manifestando si está de acuerdo o en desacuerdo, elevando la recusación y la constancia al superior jerárquico o a los miembros restantes del órgano colegiado, según corresponda, quienes tendrán la competencia para resolver la recusación mediante resolución y contra lo resuelto cabrán los recursos ordinarios. Si se declara procedente la recusación, se separará al funcionario recusado del conocimiento del asunto y se nombrará a un funcionario sustituto.

#### **10. Favoritismo o Nepotismo.**

El funcionario no debe designar parientes o amigos para que presten servicios prescindiendo del requisito de idoneidad debidamente acreditado.

#### **11. Acumulación de cargos.**

Ningún funcionario del Ministerio, podrá desempeñar, simultáneamente, cargo alguno en los órganos y las entidades de la Administración Pública, ni debe ejercer otro cargo remunerado en el ámbito nacional, provincial, local o en el extranjero, sin perjuicio de las excepciones que establezcan y regulen los regímenes especiales. Tampoco podrá aceptar la representación diplomática o consular de otro país sin previa autorización de la autoridad competente.

#### **12. Incompatibilidades para la contratación pública.**

Las autoridades a cargo de los procesos de contratación pública deberán adoptar las medidas de verificación necesarias para evitar violaciones al régimen de prohibiciones establecido en la Ley General de Contratación Pública, N° 9986, del 27 de mayo de 2021 y sus reformas y su Reglamento.

Asimismo, los funcionarios del Servicio Exterior deberán de abstenerse de asumir compromisos de orden económico que superen la capacidad de pago en las misiones

diplomáticas o/y oficinas consulares y deberán solicitar la autorización expresa de la Dirección de Servicio Exterior para poder arrendar a nombre de sus respectivas dependencias, bienes, muebles e inmuebles, así como gestionar la autorización para enajenar cualquier bien inmueble que pertenezca al Estado, cumpliendo con la reglamentación vigente y solicitando la debida autorización a la dependencia competente.

### **13. Prohibición de participar en actos políticos.**

Los funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, incluidos los de Servicio Interno, deben abstenerse de participar en actividades o discusiones de carácter político-electoral, durante las horas laborales y de usar su cargo para beneficiar a un partido político. En tanto que, los funcionarios del Servicio Diplomático y Servicio Consular deben abstenerse de participar en actividades de partidos políticos, asistir a clubes y reuniones de carácter político, utilizar la autoridad o influencia de sus cargos en beneficio de los partidos políticos, colocar divisas en sus viviendas o vehículos, ni hacer ostentación partidista de cualquier otro género.

## **Capítulo IV.**

### **Aplicación del Manual de Ética y Conducta.**

#### **14. Aplicación.**

El Manual de Ética y Conducta Institucional es fundamental para la gestión de la organización; por ello el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto ha decidido aplicar este texto bajo los siguientes presupuestos:

- a) Como instrumento para la inducción del nuevo personal, permanente o interino, que se incorpore a la institución, así como para quienes inicien pasantías profesionales.
- b) Como instrumento para los procesos de formación permanente de reflexión e interiorización dentro de la institución con el fin de promover las mejores prácticas y fortalecer una cultura organizacional sustentada por valores.
- c) Para reflexión sobre sus contenidos al menos una vez al año, en el marco de la Semana Nacional de Valores.
- d) Las normas y principios contenidos en este Manual, al ser de naturaleza ética y no legal, tienen un carácter regulador mínimo y su descripción y consecuencias no excluyen la existencia de otros contenidos en diferentes cuerpos legales o que se consideran de tradicional exigencia en lo que respecta a las responsabilidades civiles, penales y administrativas.
- e) Las disposiciones de este Manual de Ética y Conducta se aplicarán a todos los funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, sin excepción, y para todos los efectos se estima de obligatorio acatamiento.

- f) Cualquier funcionario que requiera información o bien plantear consultas sobre el presente Manual y sobre asuntos relacionados con la Ética, debe sentirse con plena libertad de acudir a la Comisión Institucional de Ética y Valores, por cualquiera de los medios digitales que se pongan a disposición.
- g) El órgano encargado de fomentar la aplicación de este Manual será La Comisión Institucional de Ética y Valores, a través de su programa ordinario de trabajo.
- h) Las jefaturas inmediatas son las responsables de verificar el cumplimiento de este Manual por parte de sus subalternos y en caso de incumplimiento, son responsables de adoptar las medidas correctivas y disciplinarias que correspondan, o bien, dar aviso a la Autoridades Superiores cuando la gravedad de la conducta así lo amerite.

### **15. Disposiciones finales.**

La Comisión Institucional de Ética y Valores de este Ministerio, recomendará al Jerarca sobre las reformas que el presente Manual requiera, cuando así se considere pertinente; igualmente, coordinará las acciones respectivas, en lo que corresponde a la divulgación y promoción del Manual de Ética y Conducta, previa coordinación con la Oficina de Gestión Institucional de Recursos Humanos.

Será obligación de todo el personal participar en las actividades a las que se les convoque, de conformidad con los artículos 48 inciso x) del Reglamento Autónomo de Servicio y Organización del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

### **16. Vigencia**

El presente Manual de Ética y Conducta rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dr. Arnoldo André, Ministro.—1 vez.—O. C. N° 4600098563.—Solicitud N° 0092024-DJO.—( IN2024916671 ).

## **MUNICIPALIDADES**

### **COMITÉ CANTONAL DE DEPORTES Y RECREACIÓN DE SIQUIRRES**

#### **REGLAMENTO DE SESIONES VIRTUALES**

Artículo 165.—La Junta Directiva del CCDRS, los concejos de distrito y las comisiones municipales podrán realizar, en caso de que así se requiera, sesiones municipales virtuales a través del uso de medios tecnológicos en los términos del artículo 37 bis del Código Municipal. Las sesiones de la Junta Directiva del CCDRS se realizarán utilizando la plataforma que defina este Comité de Deportes a lo cual deberán tener acceso todos los miembros mediante el uso de una cuenta personal para cada uno, con lo cual se garantice que existirá una plena compatibilidad entre los sistemas y medios empleados por el emisor y el receptor, para garantizar la autenticidad e integridad de la participación, voluntad y la conservación de lo actuado.

Artículo 166.—Para garantizar la simultaneidad, colegialidad y deliberación, será responsabilidad de cada miembros de Junta Directiva del CCDRS, revisar que el día de la sesión ordinaria o extraordinaria, reciba hasta antes o al mediodía la invitación con el enlace respectivo (lo que se comunica es un correo electrónico a la cuenta oficial de cada uno y se les pide confirmar la asistencia). En caso de detectar que no está la invitación con el enlace respectivo, los miembros de Junta Directiva del CCDRS deberán enviar un correo a la Secretaría, hasta antes de las tres de la tarde del día en que se realiza la sesión, a efecto de que se verifique que su cuenta esté activa y que se corrija cualquier omisión o dificultad de ingreso a la plataforma tecnológica.

Artículo 167.—Las sesiones ordinarias virtuales se realizarán el mismo día y hora que la Junta Directiva del CCDRS acordó para las presenciales, con un período de gracia máximo de quince minutos, tal y como está establecido en el artículo 38 del Código Municipal y el Reglamento integral del Comité Cantonal de Deportes y Recreación del cantón de Siquirres en su artículo 32.

Artículo 168.—El reloj que se tomará en cuenta será el del salón de sesiones, para lo cual la presidencia deberá consignar de viva voz la hora en que se inicia la sesión y la hora de cierre.

Artículo 169.—Para realizar las sesiones virtuales de la Junta Directiva del CCDRS, deberá aplicarse lo dispuesto en el Código Municipal y el respecto del quórum, así como para la adopción de acuerdos.

Artículo 170.—Para garantizar la simultaneidad, colegialidad y deliberación, cada uno de los asistentes deberá confirmar su participación en la sesión de la Junta Directiva del CCDRS, por lo que la Secretaría le enviará a cada miembro la invitación de “Sesión de Junta Directiva del CCDRS” que se agendará en la plataforma tecnológica, a efecto de que se incluya en el calendario personal de cada participante.

Artículo 171.—Para garantizar la simultaneidad, colegialidad y deliberación, cada uno de los asistentes a las sesiones, deberán mantener su cámara activada durante toda la sesión, salvo que pidan permiso a la presidencia para los tiempos de receso.

Artículo 172.—La presidencia otorgará la palabra a los miembros de Junta Directiva del CCDRS de conformidad con la solicitud que se le formule para esos efectos, para lo cual llevará un registro de las solicitudes de uso de la palabra y tiempos de participación y mantendrá activo únicamente el micrófono de la persona que esté haciendo uso de la palabra.

Artículo 173.—La presidencia consignará los votos de cada uno de los miembros de la Junta Directiva del CCDRS, para lo que deberán indicar de viva voz, si su voto es positivo o negativo, y el nombre completo del directivo que emite el voto. Igual se procederá con la declaratoria de firmeza de los acuerdos.

Artículo 174.—Los participantes de las sesiones virtuales, no podrán realizar otra labor privada o pública mientras participan en la sesión virtual.

Artículo 175.—Conforme lo señala el artículo 37 bis del Código Municipal en su último párrafo, este mecanismo también podrá ser utilizado por las comisiones que establezca el CCDRS.

Artículo 176.—Se podrán utilizar otros medios tecnológicos y plataformas de apoyo para la divulgación de las sesiones del Junta Directiva y la participación de personas que no formen parte de la Junta Directiva del CCDRS. Sin embargo, será obligación de los miembros de este último órgano, participar por medio de la plataforma oficial que defina la Junta Directiva y apruebe el Concejo Municipal.

Artículo 177.—La presidencia dará apertura a la sesión virtual dentro de los primeros quince minutos a los que refiere el artículo 38 del Código Municipal y artículo 32 del Reglamento integral del Comité Cantonal de Deportes y Recreación del cantón de Siquirres.

Artículo 178.—Se exceptúa de lo anterior, lo establecido en el presente reglamento, respecto al uso del período de lactancia a favor de las miembros de Junta Directiva del CCDRS que así lo requieran y lo hayan solicitado expresamente a la presidencia.

Artículo 179.—En caso de que un miembro de Junta Directiva se incorpore en tiempo y forma a la sesión virtual y durante la celebración tiene un problema técnico que ocasiona su desconexión, dispondrá de un plazo de quince minutos para informar dicha situación a la Secretaría a efectos de que le asista con la reconexión.

Artículo 180.—En las sesiones ordinarias virtuales, el secretario o secretaria deberá garantizar que todos los miembros del Junta Directiva hayan recibido antes del mediodía, por medio de sus correos electrónicos oficiales, la convocatoria y toda la información que se vaya a conocer durante la sesión virtual. En el caso de las sesiones extraordinarias virtuales, deberá comunicarlo antes del mediodía del día en que se vaya a celebrar la misma.

### **Disposiciones finales**

Artículo 181.—Se prohíbe variar disposiciones que por ley ya estén reguladas.

Artículo 182.—En todo lo no previsto en el presente reglamento regirán las disposiciones del Código Municipal, el Reglamento Integral del Comité Cantonal de Deportes y Recreación del cantón de Siquirres, la Ley General de Administración Pública, y toda la normativa aplicable a la materia aquí regulada.

Por unanimidad, se acuerda: Aprobar el Reglamento de Sesiones Virtuales de la Junta Directiva del CCDDR Siquirres del cantón de Siquirres, provincia de Limón. Acuerdo en firme N° 014-2024, tomado en sesión ordinaria 024-2024, del 11 de noviembre del 2024.

Gentel Taylor Cambronero, Asistente Administrativa CCDRS.—1 vez.—  
( IN2024917035 ).



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

**RE-0090-IT-2024**

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

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA FIJACIÓN TARIFARIA ORDINARIA DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD TAXI, BASE DE OPERACIÓN REGULAR.**

---

**EXPEDIENTE ET-056-2024**

**RESULTANDOS:**

- I. El 21 de octubre de 2021, mediante la resolución RE-0207-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep aprobó la "Metodología de fijación de tarifas ordinaria y extraordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular". Esta resolución fue publicada en el Alcance N°223 a La Gaceta N°212 del 3 de noviembre de 2021.
- II. Mediante el Decreto Ejecutivo 43049-MOPT publicado en el Alcance N°121 a La Gaceta N°115 del 16 de junio de 2021, se decretó una "Reforma al Transitorio único del artículo 5 del Decreto Ejecutivo N° 32261- MOPT, del 29 de noviembre del 2004, Reglamentación de características y condiciones generales de los vehículos taxi", mediante el cual se amplió temporalmente el rango de antigüedad máxima de las unidades de taxi, según el año de modelo (folio 101\_Anexo 1).
- III. El 18 de enero de 2022, mediante la resolución RE-0002-JD-2022, publicada en La Gaceta N° 24 del 7 de febrero de 2022, la Junta Directiva de la Aresep corrigió errores materiales detectados en la resolución RE-0207-JD-2021.
- IV. El 18 de julio de 2024, mediante el memorando ME-0540-IT-2024, el Intendente de Transporte a.í. instruyó a las áreas de Regulación Económica y de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte la ejecución de un estudio ordinario de oficio para el servicio de taxis de la base de operación regular (folio 2).
- V. El 18 de julio de 2024, mediante el oficio OF-0736-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario para tramitar esta fijación tarifaria de oficio. El número de expediente asignado fue el ET-056-2024 (folio 1).
- VI. El 19 de julio de 2024, mediante el oficio OF-0738-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó al Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) el listado de placas de taxi de la base de operación regular (folio 3).

- VII.** El 19 de julio de 2024, mediante los oficios OF-0739-IT-2024, OF-0740-IT-2024, OF-0741-IT-2024, OF-0742-IT-2024 y OF-0743-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó a la Federación Nacional de Cooperativas de Taxi R.L., al Foro Nacional de Taxistas, a la Fuerza Roja Sindical, al Sindicato de Taxistas de Costa Rica y a la Unión de Taxistas Costarricenses, un listado con los proveedores de taxímetros y de radios de comunicación (folios 4 al 13) .Vencido el plazo no consta en el expediente tarifario que hayan remitido respuesta a lo solicitado.
- VIII.** El 8 de agosto de 2024, mediante el oficio CTP-DT-DAC-OF-2572-2024, el CTP remitió el listado de placas de taxi de la base de operación regular (folio 23).
- IX.** El 9 de agosto de 2024 mediante los oficios OF-0891-IT-2024, OF-0892-IT-2024 y OF-0893-IT-2024, se solicitó a los proveedores de taxímetros los precios de estos activos comercializados en el país (folios 24 al 26).
- X.** El 9 de agosto de 2024 mediante los oficios OF-0894-IT-2024, OF-0895-IT-2024 y OF-0896-IT-2024 se solicitó a los proveedores de radios de comunicación los precios de estos activos comercializados en el país (folios 27 al 29). Vencido el plazo no consta en el expediente tarifario que hayan remitido respuesta a lo solicitado.
- XI.** Mediante los oficios OF-0915-IT-2024, OF-0916-IT-2024, OF-0917-IT-2024 OF-0918-IT-2024, OF-0919-IT-2024 y OF-0950-IT-2024; se les solicitó a las agencias importadoras de vehículos, información relativa a los precios vigentes de los vehículos nuevos con año modelo 2024 exonerados para el servicio de transporte en la modalidad de taxi (folios 37 al 42 y 55). Vencido el plazo no consta en el expediente tarifario que hayan remitido respuesta a lo solicitado.
- XII.** El 10 de agosto de 2024, mediante correo electrónico el señor William Martínez respondió al oficio OF-0893-IT-2024 indicando el precio del taxímetro que comercializa (folio 51).
- XIII.** Las tarifas vigentes del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, de la base de operación regular son las aprobadas mediante la resolución RE-0047-IT-2024 del 19 de agosto de 2024 producto de la fijación tarifaria extraordinaria correspondiente al segundo semestre 2024, publicada en el Alcance N°143 a La Gaceta N°154 del 22 de agosto de 2024 (folios 126 al 151, ET-055-2024).
- XIV.** El 21 de agosto de 2024, mediante correo electrónico el señor Fernando Solís Solís respondió al oficio OF-0892-IT-2024 indicando el precio del taxímetro que comercializa (folio 49).

- XV.** Por medio del oficio OF-0951-IT-2024 del 26 de agosto de 2024, se solicitó al Instituto Nacional de Seguros los costos vigentes de las coberturas del seguro voluntario y de cada uno de los rubros del derecho de circulación (folios 52 al 54). La información fue remitida mediante los oficios GOSOA-01814-2024 del 2 de setiembre de 2024 (folio 59) y DSAUT-02409-2024 del 29 de agosto de 2024 (folio 60).
- XVI.** La Intendencia de Transporte, por medio del informe IN-0295-IT-2024 del 17 de octubre de 2024, emitió el informe preliminar de la fijación tarifaria ordinaria de oficio para el servicio de taxi, base de operación regular (folios 63 al 101).
- XVII.** Mediante el memorando ME-0821-IT-2024 del 17 de octubre de 2024, el Intendente de Transporte a.í. acogió el informe preliminar de la propuesta de fijación tarifaria ordinaria de oficio para el servicio de taxi, base de operación regular (folio 102).
- XVIII.** Mediante el memorando ME-0822-IT-2024 del 17 de octubre de 2024, se solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) la convocatoria a audiencia pública (folios 103 al 104).
- XIX.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a la 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 22 de octubre de 2024 en La Gaceta N°197 y el 25 de octubre de 2024 en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja (folio 113).
- XX.** La audiencia pública modalidad virtual se realizó el 22 de noviembre 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-056-2024>
- XXI.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0748-DGAU-2024 del 27 de noviembre de 2024 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 148 al 149) y el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el documento AC-0496-DGAU-2024 del 27 de noviembre de 2024 (folios 130 al 147), se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.
- XXII.** El estudio de marras fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe técnico IN-0384-IT-2024 del 16 de diciembre de 2024, que corre agregado al expediente ET-056-2024.
- XXIII.** Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

## **CONSIDERANDOS:**

- I. Analizado el informe técnico IN-0384-IT-2024 del 16 de diciembre de 2024, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer de este lo siguiente:

“(…)

### **B. SOBRE LA REALIZACIÓN DEL PRESENTE ESTUDIO DE OFICIO**

*En primera instancia, el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593, faculta a la Aresep para poder realizar estudios tarifarios ordinarios de oficio, para lo cual deberá otorgarse la respectiva audiencia pública en cumplimiento del principio de participación ciudadana.*

*Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza toda la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente, según las estructuras productivas modelo y la metodología tarifaria vigente considerando los ingresos, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.*

*En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos emplea los datos vigentes de operación y los cálculos utilizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología tarifaria vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y el costo de dicho servicio.*

*Por medio del memorando ME-0540-IT-2024 del 18 de julio de 2024 (folio 2), el Intendente de Transporte a.í. instruyó iniciar un estudio tarifario ordinario de oficio, por considerar conveniente realizar una nueva revisión de la estructura de costos del servicio de taxi de la base de operación regular, mediante una fijación ordinaria, con el fin de determinar la variación de los costos en los últimos dos años y cómo se ha modificado la distribución porcentual de rubros de costos que se emplea en las fijaciones tarifarias extraordinarias semestrales desde la última aplicación de la metodología tarifaria ordinaria en 2022.*

*Mediante del presente estudio se busca establecer tarifas que velen por el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador (artículo 4 de la Ley 7593), respetando el principio de servicio al costo establecido en el artículo 3 de la Ley de la Autoridad Reguladora.*

*Esta propuesta se alinea con el cuarto pilar de la Política Regulatoria (RE-0206-JD-2021) “Regulación con propósito”, de modo que la regulación confirme su*

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

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

## C. METODOLOGÍA TARIFARIA

### C.1 Estructura general de tarifas

La metodología tarifaria aprobada mediante la resolución RE-0207-JD-2021, determina tarifas diferenciadas para cada tipo de vehículo taxi: sedán, rural y adaptado para personas con discapacidad. Para estos se definen 3 tarifas:

- **Tarifa banderazo**: tarifa calculada por un viaje de un kilómetro o menos de recorrido. La fórmula para determinar dicha tarifa es la siguiente:

$$TB^i = \frac{CT^i}{N^i * KU^i} * FCA = \frac{A^i + D^i + S^i + C^i + R^i + L^i + G^i}{N^i * KU^i} * FCA \quad \text{Ecuación 1}$$

Donde:

$TB^i$  = Tarifa banderazo del tipo de vehículo taxi “i”, en colones para un viaje de un kilómetro o menos de recorrido.

$CT^i$  = Costos totales mensuales del servicio del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$N^i$  = Número de días en operación por mes del servicio de taxi del tipo de vehículo “i”.

$KU^i$  = Kilómetros diarios que el vehículo es utilizado según por tipo “i”.

$FCA$  = Factor por concepto de comisión por el acceso y uso de la plataforma digital oficial del servicio de taxi.

$A^i$  = Costo mensual por reposición de activos fijos del tipo de vehículo

taxi “i”, en colones.

$D^i$  = Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$S^i$  = Costo mensual por pago de salarios, incluyendo cargas sociales del tipo de vehículo “i”, en colones.

$C^i$  = Costo mensual por consumo de combustibles del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$R^i$  = Costo mensual por reparación y mantenimiento del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$L^i$  = Costo mensual por consumo de llantas y lubricantes del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$G^i$  = Costo mensual por administración de la actividad del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$i$  = Tipo de vehículo taxi “i”. De acuerdo con la normativa vigente, en el artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 32261-MOPT y sus reformas se definen tres tipos de vehículo taxi: urbanos (sedán), rurales y adaptados para personas con discapacidad.

- **Tarifa variable por distancia:** tarifa calculada por los kilómetros recorridos por encima del primer kilómetro, según la siguiente fórmula:

$$TVD^i = \frac{CT^i}{N^i * KU^i} * FCA = \frac{A^i + D^i + S^i + C^i + R^i + L^i + G^i}{N^i * KU^i} * FCA \quad \text{Ecuación 2}$$

Donde:

$TVD^i$  = Tarifa variable por distancia del tipo de vehículo taxi “i”, en colones por cada kilómetro recorrido por encima del primer kilómetro.

$CT^i$  = Costos totales mensuales del servicio del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$N^i$  = Número de días en operación por mes del servicio de taxi del tipo de vehículo “i”.

$KU^i$  = Kilómetros diarios que el vehículo es utilizado según por tipo “i”.

$FCA$  = Factor por concepto de comisión por el acceso y uso de la plataforma digital oficial del servicio de taxi.

$A^i$  = Costo mensual por reposición de activos fijos del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$D^i$  = Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$S^i$  = Costo mensual por pago de salarios, incluyendo cargas sociales del tipo de vehículo “i”, en colones.

$C^i$  = Costo mensual por consumo de combustibles del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$R^i$  = Costo mensual por reparación y mantenimiento del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$L^i$  = Costo mensual por consumo de llantas y lubricantes del tipo de

vehículo taxi “i”, en colones.

$G_i$  = Costo mensual por administración de la actividad del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$i$  = Tipo de vehículo taxi “i”. De acuerdo con la normativa vigente, en el artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 32261-MOPT y sus reformas se definen tres tipos de vehículo taxi: urbanos (sedán), rurales y adaptados para personas con discapacidad.

- **Tarifa por demora**: tarifa por demora para el tipo de vehículo taxi, en colones por cada hora por encima del primer kilómetro. Se determina según la siguiente ecuación:

$$TD^i = \frac{A^i + D^i + S^i + G^i}{N^i * JD^i} * FCA \quad \text{Ecuación 3}$$

Donde:

$TD_i$  = Tarifa por demora para el tipo de vehículo taxi “i”, en colones por cada hora.

$A_i$  = Costo mensual por reposición de activos fijos del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$D_i$  = Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$S_i$  = Costo mensual por pago de salarios, incluyendo cargas sociales del tipo de vehículo “i”, en colones.

$G_i$  = Costo mensual por administración de la actividad del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$N_i$  = Número de días en operación por mes del servicio de taxi del tipo de vehículo “i”.

$JD_i$  = Jornada diaria de operación del servicio de taxi del tipo de vehículo “i”, en horas.

$FCA$  = Factor por concepto de comisión por el acceso y uso de la plataforma digital oficial del servicio de taxi.

$i$  = Tipo de vehículo taxi “i”. De acuerdo con la normativa vigente, en el artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 32261-MOPT y sus reformas se definen tres tipos de vehículo taxi: urbanos (sedán), rurales y adaptados para personas con discapacidad.

### **Tarifa total máxima para el servicio**

De conformidad con lo establecido en la resolución RE-0207-JD-2021, la determinación de la tarifa total aplicable para cada viaje del servicio de taxi corresponde a un monto máximo por el viaje y será la que resulte de la aplicación de la siguiente expresión, la cual tanto para los taxímetros como la plataforma tecnológica que eventualmente se utilice, deberá cumplir con el esquema tarifario descrito anteriormente:

$$TTM^i = TB^i + TVD^i * DTV + TD^i * TTV$$

#### Ecuación 4

Donde:

$TTM^i$  = Tarifa total máxima por el servicio para el tipo de vehículo taxi “i”, en colones. Esta tarifa total máxima corresponde aquella que cubre todos los costos del servicio y garantiza el equilibrio financiero del prestador.

$TB^i$  = Tarifa banderazo del tipo de vehículo taxi “i”, en colones para un viaje de un kilómetro o menos de recorrido.

$TVD^i$  = Tarifa variable por distancia del tipo de vehículo taxi “i”, en colones por cada kilómetro recorrido por encima del primer kilómetro.

$DTV$  = Distancia total del viaje por encima del primer kilómetro, con una velocidad mayor a la velocidad frontera en el viaje, en kilómetros.

$TD^i$  = Tarifa por demora para el tipo de vehículo taxi “i”, en colones por cada hora.

$TTV$  = Tiempo total del viaje cuando el vehículo se moviliza a una velocidad por debajo de la velocidad frontera en el viaje, en horas.

$i$  = Tipo de vehículo taxi “i”. De acuerdo con la normativa vigente, en el artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 32261-MOPT y sus reformas se definen tres tipos de vehículo taxi: urbanos (sedán), rurales y adaptados para personas con discapacidad.

### C.2 Parámetros operativos del servicio

En la estructura tarifaria establecida en la metodología tarifaria se consideran parámetros operativos que reflejan las condiciones de funcionamiento y operación del servicio, según el tipo de vehículo (sedán, rurales y adaptados para personas con discapacidad), cuyos valores se sustentan en estudios técnicos del servicio. Según la resolución RE-0207-JD-2021, dichos parámetros son los siguientes:

**Cuadro 1. Parámetros operativos del servicio**

| Tipo de Vehículo                        | Número de días en operación, $N^i$ (días/mes) | Kilómetros diarios en que el vehículo es utilizado, $KU^i$ (km/día) | Jornada diaria de operación del servicio, $JD^i$ (horas/día) | Número de viajes por día, $VD^i$ (viajes/día) | Porcentaje de kilometraje improductivo, $k^i$ (porcentaje) |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Sedán                                   | 25,8                                          | 131,1                                                               | 15,2                                                         | 26,2                                          | 32,4                                                       |
| Rural                                   | 26,4                                          | 123,8                                                               | 14,7                                                         | 25,4                                          | 31,4                                                       |
| Adaptado para personas con discapacidad | 25,7                                          | 144,4                                                               | 16,9                                                         | 25,5                                          | 35,2                                                       |

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la resolución RE-0207-JD-2021.

### C.3 Costos totales mensuales de la actividad

La estructura del modelo tarifario establecido en la resolución RE-0207-JD-2021 se fundamenta en la identificación y cálculo de los costos mensuales ( $CT^i$ )



necesarios y asociados directamente a la prestación del servicio de transporte público remunerado de personas modalidad taxi, según el tipo de vehículo tal como se indica en la siguiente ecuación:

$$CT^i = A^i + D^i + S^i + C^i + R^i + L^i + G^i \quad \text{Ecuación 5}$$

Donde:

$CT^i$  = Costos totales mensuales del servicio del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$A^i$  = Costo mensual por reposición de activos fijos del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$D^i$  = Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$S^i$  = Costo mensual por pago de salarios, incluyendo cargas sociales del tipo de vehículo “i”, en colones.

$C^i$  = Costo mensual por consumo de combustibles del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$R^i$  = Costo mensual por reparación y mantenimiento del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$L^i$  = Costo mensual por consumo de llantas y lubricantes del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$G^i$  = Costo mensual por administración de la actividad del tipo de vehículo taxi “i”, en colones.

$i$  = Tipo de vehículo taxi “i”. De acuerdo con la normativa vigente, en el artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 32261-MOPT y sus reformas se definen tres tipos de vehículo taxi: urbanos (sedán), rurales y adaptados para personas con discapacidad.

### C.3.1 Costos de reposición de activos fijos

Los activos fijos reconocidos para la prestación del servicio son: un automóvil, un taxímetro y un radio de comunicación. Los costos de reposición son la suma de los flujos mensuales equivalentes para reponer cada uno de esos activos, de la siguiente manera:

#### a. Reposición mensual del vehículo (AV):

$$AV^i = V^i * \frac{\left(1 + \frac{i_a}{12}\right)^{48} * \left(\frac{i_a}{12}\right)}{\left(\left(1 + \frac{i_a}{12}\right)^{48} - 1\right)} - RV^i \frac{\left(\frac{i_p}{12}\right)}{\left(\left(1 + \frac{i_p}{12}\right)^{48} - 1\right)} \quad \text{Ecuación 6}$$

Donde:

$AV_i$  = Costo mensual de reposición del vehículo taxi del tipo “i”, en colones.

$V_i$  = Valor representativo de compra de vehículo taxi nuevo del tipo “i”, en colones. El valor representativo de compra del vehículo taxi nuevo del tipo “i”, se obtiene como el valor ponderado del valor de compra con exoneración de las marcas de vehículos que representan al menos el 80%<sup>1</sup> de la población según el tipo de vehículo y se actualizará en cada aplicación ordinaria de la metodología. Para la determinación de las marcas recurrentes de los vehículos según tipo y estilo, así como su participación relativa, se analizará la base de datos de información de los vehículos activos en el servicio en los registros del Consejo de Transporte Público (CTP) en cada aplicación ordinaria de la metodología. Una vez identificadas las marcas y estilos más recurrentes, se consultará a las agencias importadoras el valor de compra del vehículo nuevo con exoneración. Por último, con la información obtenida se determinará el valor representativo de compra de vehículo taxi nuevo, multiplicando la participación relativa de cada marca recurrente por el respectivo valor de compra del vehículo nuevo con exoneración. En el caso que la información de la base de datos de los vehículos activos del CTP no se encuentre disponible dentro de los plazos para la aplicación ordinaria de la metodología, se podrá utilizar la información disponible con una antigüedad máxima de cinco años, si no se cumplen las condiciones descritas, como último recurso se podrá utilizar la información obtenida del Registro Nacional.

$RV_i$  = Valor de venta del vehículo taxi del tipo “i” al cabo de cuatro años ( $12 \times 4 = 48$  meses). De acuerdo con el inciso b) del artículo 29 de la Ley Reguladora del Servicio de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, Ley N°7969, las concesiones de taxi se otorgarán por un plazo de diez años, y según el artículo 60 los concesionarios que adquieran un vehículo taxi nuevo tendrán derecho a una exoneración en la totalidad de los impuestos de importación una vez cada cuatro años. Se considera que el valor de venta del vehículo taxi al cabo de los cuatro años es de un 40% del valor nuevo de compra ( $RV = 0,40 V$ ). El valor de 40% se determina como la diferencia entre el valor nuevo de compra menos la depreciación de cuatro años. Para la depreciación anual del vehículo taxi se utiliza el porcentaje anual de depreciación lineal de 15 %, indicado en el Reglamento a Ley del Impuesto sobre la Renta N° 18445-H, en su anexo N°2 Método y porcentaje de depreciación, con lo cual la depreciación al cabo de cuatro años es de un 60% del valor nuevo de compra, lo que corresponde al 40% del valor nuevo de compra indicado.

$ia$  = Tasa de interés activa promedio semestral del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD) para préstamos en colones para la actividad “Transporte y otros”. Se utilizará la media aritmética simple de los valores mensuales de la tasa activa negociada del grupo OSD para préstamos en colones para la actividad “Transporte y otros” calculada y publicada el Banco

---

<sup>1</sup> Principio de Pareto, en general y para un amplio número de fenómenos, aproximadamente el 80% de las consecuencias proviene del 20% de las causas.

Central de Costa Rica (BCCR), de tal forma que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología. En caso de que la tasa de interés publicada por el BCCR deje de ser publicada, se considerará aquella tasa que la haya reemplazado o que sea equivalente según el BCCR a partir de la consulta que realice la dependencia encargada de aplicar la presente metodología ordinaria, entretanto el BCCR atiende a dicha consulta, se utilizará el último valor disponible.

$i_p$  = Tasa de interés pasiva neta promedio semestral del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD) para captación en colones para un plazo de más de 1800 días. Se utilizará la media aritmética simple de los valores mensuales de la tasa pasiva negociada neta del grupo OSD para captación en colones para un plazo de más de 1800 días calculada y publicada el Banco Central de Costa Rica (BCCR), de tal forma que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología. En caso de que la tasa de interés publicada por el BCCR deje de ser publicada, se considerará aquella tasa que la haya reemplazado o que sea equivalente según el BCCR a partir de la consulta que realice la dependencia encargada de aplicar la presente metodología ordinaria, entretanto el BCCR atiende a dicha consulta, se utilizará el último valor disponible.

$i$  = Tipo de vehículo taxi "i". De acuerdo con la normativa vigente, en el artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 32261-MOPT y sus reformas se definen tres tipos de vehículo taxi: urbanos (sedán), rurales y adaptados para personas con discapacidad.

**b. Reposición mensual del taxímetro (AT):**

$$AT = T * \frac{\left(1 + \frac{i_p}{12}\right)^{120} * \left(\frac{i_p}{12}\right)}{\left(\left(1 + \frac{i_p}{12}\right)^{120} - 1\right)} \quad \text{Ecuación 7}$$

Donde:

AT = Costo mensual de reposición de taxímetro para cualquier tipo de vehículo taxi, en colones.

T = Valor representativo de compra del taxímetro nuevo, en colones. De acuerdo con la normativa vigente (artículo 59 de la Ley N°7969; artículo 35, inciso g) de la Ley N°7088; artículo 5, inciso c) y artículo 8 del Decreto Ejecutivo N°33526-MOPT y sus reformas), los vehículos con que se brinde el servicio deben portar y tener en buen estado de funcionamiento un taxímetro. El valor representativo de compra del taxímetro nuevo se obtiene como la media aritmética (promedio simple) de los precios de mercado de los taxímetros nuevos, obtenidos por consulta directa a los proveedores de dichos equipos, considerando los taxímetros que cuentan tanto con impresora como con dispositivo audible, y se actualizará en cada aplicación ordinaria de la metodología. De acuerdo con el inciso b) del artículo 29 de la Ley N°7969 o bien la que la sustituya al momento de aplicación de la metodología, las concesiones

de taxi se otorgarán por un plazo de diez años, se considera que el taxímetro tiene una vida útil de diez años (12 x 10 años, 120 meses) y un valor de rescate al cabo de ese período de cero.

$i_p$  = Tasa de interés pasiva neto promedio semestral del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD) para captación en colones para un plazo de más de 1800 días. Se utilizará la media aritmética simple de los valores mensuales de la tasa pasiva negociada neta del grupo OSD para captación en colones para un plazo de más de 1800 días calculada y publicada el Banco Central de Costa Rica (BCCR), de tal forma que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología. En caso de que la tasa de interés publicada por el BCCR deje de ser publicada, se considerará aquella tasa que la haya reemplazado o que sea equivalente según el BCCR a partir de la consulta que realice la dependencia encargada de aplicar la presente metodología ordinaria, entretanto el BCCR atiende a dicha consulta, se utilizará el último valor disponible.

**c. Reposición mensual del radio de comunicación (AR):**

$$AR = R * \frac{\left(1 + \frac{i_p}{12}\right)^{120} * \left(\frac{i_p}{12}\right)}{\left(\left(1 + \frac{i_p}{12}\right)^{120} - 1\right)} \quad \text{Ecuación 8}$$

Donde:

AR = Costo mensual de reposición del radio de comunicación para cualquier tipo de vehículo taxi en colones.

R= Valor representativo de compra del radio de comunicación, en colones. De acuerdo con el artículo 9 del Decreto Ejecutivo N°33526-MOPT y sus reformas, los prestadores del servicio podrán utilizar un radio de comunicación para brindar un servicio más eficiente a los usuarios. El valor representativo de compra del radio de comunicación nuevo se obtiene como la media aritmética (promedio simple) de los precios de mercado de los radios de comunicación nuevos, obtenidos por consulta directa a los proveedores de dichos equipos y se actualizará en cada aplicación ordinaria de la metodología. De acuerdo con el inciso b) del artículo 29 de la Ley N°7969 o bien la normativa que la sustituya al momento de aplicación de la metodología, las concesiones de taxi se otorgarán por un plazo de diez años. Además, de acuerdo con el Reglamento a Ley del Impuesto sobre la Renta N° 18445-H, en su anexo N°2 Método y porcentaje de depreciación, los radios de todo tipo se deprecian en un 10% anualmente, lo que corresponden a una vida útil diez años (12 x 10 años, 120 meses) y un valor de rescate al cabo de ese período de cero.

$i_p$ = Tasa de interés pasiva neta promedio semestral del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD) para captación en colones para un plazo de más de 1800 días. Se utilizará la media aritmética simple de los valores mensuales de la tasa

*pasiva negociada neta del grupo OSD para depósitos y capacitaciones en colones para un plazo de más de 1800 días calculada y publicada el Banco Central de Costa Rica (BCCR), de tal forma que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología. En caso de que la tasa de interés publicada por el BCCR deje de ser publicada, se considerará aquella tasa que la haya reemplazado o que sea equivalente según el BCCR a partir de la consulta que realice la dependencia encargada de aplicar la presente metodología ordinaria, entretanto el BCCR atiende a dicha consulta, se utilizará el último valor disponible.*

### **C.3.2 Costos por pago de derechos, seguros, revisión técnica y cánones**

*Son considerados los costos mensuales por concepto de:*

- *Derecho de circulación*
- *Seguro voluntario*
- *Inspección técnica vehicular*
- *Canon Aresep*
- *Canon CTP*

*En cuanto al seguro voluntario, se reconocen la cobertura A “Responsabilidad Civil Extracontractual por Lesión y/o Muerte de Personas”, y Cobertura C “Responsabilidad Civil Extracontractual por daños a la propiedad de terceras personas”.*

### **C.3.3 Costos por pago de salarios y cargas sociales**

*Para el cálculo de los costos mensuales por concepto de salarios y cargas sociales por tipo de taxi, se consideran las siguientes variables: el salario promedio ponderado por hora del conductor del servicio de taxi, el número de días de operación por mes del servicio, la jornada diaria de operación del servicio de taxi y un factor de cargas sociales, según el siguiente detalle:*

*Cuadro 2. Cargas sociales según la legislación vigentes*

| <b>Cargas sociales</b>                                                       | <b>Porcentaje</b> |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) Seguro de Enfermedad y Maternidad | 9,25              |
| CCSS Seguro de Invalidez, Vejez y Muerte                                     | 5,25              |
| Banco Popular y de Desarrollo Comunal (BPDC)- Cuota                          | 0,25              |
| BPDC – Aporte                                                                | 0,25              |
| Instituto Nacional de Aprendizaje (INA)                                      | 1,50              |
| Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS)                                       | 0,50              |
| Fondo de Capitalización Laboral (FCL)                                        | 1,50              |
| Fondo de Pensiones Complementarias                                           | 2,00              |
| Asignaciones Familiares                                                      | 5,00              |
| Riesgos del Trabajo                                                          | 3,31              |
| Aguinaldo                                                                    | 8,33              |
| Vacaciones                                                                   | 4,17              |
| Cesantía                                                                     | 5,34              |

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la resolución RE-0207-JD-2021

Según la metodología tarifaria vigente, dichos porcentajes podrán ser actualizados si la normativa es modificada de manera que se considerarán los porcentajes vigentes al momento de la audiencia pública. En el caso del Aporte Patronal al Seguro de Invalidez, Vejez y Muerte, en el año 2023 aumentó a 5,42% según acuerdo tomado por la Junta Directiva de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) en la sesión 9072 del 19 de diciembre de 2019<sup>2</sup>. De modo que el porcentaje de cargas sociales total es de 46,82%.

### **C.3.4 Costos por consumo de combustibles**

Se obtiene el costo por consumo de combustibles al multiplicar el total de consumo de combustible al mes por el precio promedio ponderado por litro de combustibles, para lo cual se considera la eficiencia promedio ponderada de consumo de combustibles (cantidad de kilómetros por litros de combustible).

El total de kilómetros recorridos al mes por tipo de vehículo se obtiene al multiplicar los kilómetros diarios que el vehículo es utilizado, por el número de días en operación por mes del servicio de taxi y el porcentaje de kilometraje improductivo correspondiente. En el siguiente cuadro se muestra la cantidad de kilómetros en que el taxi es utilizado (con pasajeros) y el porcentaje de kilometraje improductivo (operación sin pasajeros), según lo establecido en la resolución RE-0207-JD-2021, de modo que para la estimación de costos y cálculo tarifario se consideran los kilómetros en los que se desplaza el vehículo con pasajeros más los kilómetros en operación sin pasajeros a bordo:

<sup>2</sup> <https://www.ccss.sa.cr/arc/actas/2019/12/9072.pdf>

| <b>Tipo de vehículo</b>                 | <b>Kilómetros por día (a)</b> | <b>Días en operación por mes (b)</b> | <b>Kilometraje improductivo (%) (c)</b> | <b>Kilometraje total por mes <math>a*b*(1+c)</math></b> |
|-----------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Sedán                                   | 131,1                         | 25,8                                 | 32,4                                    | 4 478,3                                                 |
| Rural                                   | 123,8                         | 26,4                                 | 31,4                                    | 4 294,6                                                 |
| Adaptado para personas con discapacidad | 144,4                         | 25,7                                 | 35,2                                    | 5 017,4                                                 |

El precio promedio ponderado por litro de combustible se obtiene de multiplicar el precio promedio semestral de cada tipo de combustible por la participación relativa del tipo de combustible utilizado para cada tipo de vehículo. La eficiencia promedio ponderado de consumo de combustibles por tipo de vehículo, se obtiene de la multiplicación de la eficiencia media por tipo de combustible por la participación relativa del tipo de combustible utilizado en cada tipo de vehículo.

Los valores de eficiencia de consumo para cada tipo de combustible según tipo de vehículo fueron establecidos por la Aresep mediante resolución RE-0207-JD-2021, los cuales se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Eficiencia de consumo por tipo de combustible según tipo de vehículo

| <b>Tipo de vehículo</b>                 | <b>Eficiencia de consumo por tipo combustible (km/l)</b> |               |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------|
|                                         | <b>Gasolinas</b>                                         | <b>Diésel</b> |
| Sedán                                   | 9,3                                                      | 8,3           |
| Rural                                   | 7,6                                                      | 8,2           |
| Adaptado para personas con discapacidad | 10,3                                                     | 9,1           |

Fuente: RE-0207-JD-2021.

### **C.3.5 Costos por reparación y mantenimiento**

Estos costos consideran el mantenimiento rutinario del vehículo y las reparaciones de carácter menor en que el vehículo incurre periódicamente. En este rubro se incluyen actividades como afinamiento del vehículo, cambios de bandas y fajas, cambio de rótulas, fibras de frenos, arreglos en el sistema de embrague, cambio de amortiguadores, arreglos en el sistema eléctrico, etc. Dentro del rubro de reparación y mantenimiento del vehículo taxi, no se incluyen reparaciones producto de accidentes (colisión, vuelco, etc.), ni aquellas que se puedan calificarse como “mayores” (cambios o reparaciones de motor, carrocería, pintura, etc.), pues se está considerando un vehículo con una edad máxima de cuatro años.

El costo total mensual de todos los elementos considerados se obtiene para cada tipo de vehículo al multiplicar el total de kilómetros recorridos al mes por la suma de cada una de las relaciones de consumo de insumo por kilómetro, más el costo asociado a los insumos que se renuevan por periodo de tiempo. El total de kilómetros recorridos al mes por tipo de vehículo se obtiene al multiplicar los

kilómetros diarios que el vehículo es utilizado, el número de días en operación por mes del servicio de taxi y el porcentaje de kilometraje improductivo correspondiente. Las relaciones de consumo de insumos por kilómetro por tipo de vehículo taxi, se obtienen en forma general de la división del precio de una unidad de insumo entre su frecuencia de cambio (kilometraje), aunque hay algunos insumos que se cambian por unidad de tiempo. Según la resolución RE-0207-JD-2021, las frecuencias de cambio de los insumos de reparación y mantenimiento según tipo de vehículo es el siguiente:

Cuadro 3. Frecuencia de cambio de insumos de reparación y mantenimiento según tipo de vehículo

| Ítem                                     | Frecuencia de cambio <sup>(1)</sup> |        |                                         |
|------------------------------------------|-------------------------------------|--------|-----------------------------------------|
|                                          | Sedán                               | Rural  | Adaptado para personas con discapacidad |
| Amortiguadores                           | 19.291                              | 23.558 | 30.049                                  |
| Fibras de frenos (delanteras y traseras) | 22.422                              | 24.180 | 25.870                                  |
| Balanceo                                 | 21.755                              | 19.876 | 24.094                                  |
| Alineamiento y tramado                   | 21.983                              | 20.953 | 24.940                                  |
| Afinamiento                              | 23.810                              | 24.352 | 29.010                                  |
| Faja de distribución                     | 40.091                              | 48.916 | 57.600                                  |
| Embrague (conjunto de "clutch")          | 30.898                              | 41.006 | 52.708                                  |
| Rótulas                                  | 27.570                              | 34.818 | 32.265                                  |
| Regulador                                | 25.587                              | 24.115 | 32.090                                  |
| Interruptor de ignición                  | 30.371                              | 22.087 | 32.319                                  |
| Interruptor de direccional               | 24.032                              | 23.269 | 25.951                                  |
| Faroles principales                      | 24.399                              | 26.258 | 26.067                                  |
| Arrancador                               | 26.419                              | 27.711 | 39.553                                  |
| Alternador                               | 27.985                              | 35.382 | 36.196                                  |
| Motor de escobillas                      | 25.005                              | 23.727 | 26.005                                  |
| Relé de encendido                        | 22.573                              | 24.773 | 24.677                                  |
| Relé arrancador                          | 23.039                              | 22.177 | 25.369                                  |
| Relé de luces                            | 22.597                              | 24.462 | 31.857                                  |
| Selenoide                                | 23.860                              | 25.043 | 27.744                                  |
| Vaporizador                              | 26.258                              | 24.590 | 28.821                                  |
| Batería <sup>(2)</sup>                   | 12                                  | 10     | 14                                      |
| Lavado <sup>(3)</sup>                    | 5                                   | 5      | 5                                       |
| Encerado <sup>(4)</sup>                  | 3                                   | 2      | 4                                       |
| Engrase <sup>(4)</sup>                   | 1                                   | 1      | 1                                       |

Notas: <sup>(1)</sup> En kilómetros / <sup>(2)</sup> Cantidad en meses / <sup>(3)</sup> Cantidad a la semana / <sup>(4)</sup> Cantidad al mes  
Fuente: Resolución RE-0207-JD-2021

### C.3.6 Costos por consumo de llantas y lubricantes (Li)

El costo mensual por consumo de llantas, lubricantes y filtros (Li) según el tipo de vehículo taxi, se obtiene para cada tipo de vehículo al multiplicar el total de kilómetros recorridos al mes por la suma de cada una de las relaciones de consumo de insumo por kilómetro. El total de kilómetros recorridos al mes por tipo de vehículo se obtiene al multiplicar los kilómetros diarios que el vehículo es utilizado, por el número de días en operación por mes del servicio de taxi y el porcentaje de kilometraje improductivo correspondiente. Las relaciones de consumo de insumos por kilómetro por tipo de vehículo taxi, se obtienen de la división del precio de una unidad de insumo entre su frecuencia de cambio.



Según la resolución RE-0207-JD-2021, se establece los siguientes valores de frecuencia de cambio:

**Cuadro 4. Frecuencia de cambio de lubricantes y llantas según tipo de vehículo**

| Ítem                        | Frecuencia de cambio <sup>(1)</sup> |        |                                         |
|-----------------------------|-------------------------------------|--------|-----------------------------------------|
|                             | Sedán                               | Rural  | Adaptado para personas con discapacidad |
| Llantas nuevas              | 24.848                              | 22.538 | 30.286                                  |
| Aceite lubricante           | 4.112                               | 4.261  | 4.605                                   |
| Filtro de aceite lubricante | 4.193                               | 4.317  | 4.721                                   |
| Filtro de aire              | 6.409                               | 6.376  | 7.417                                   |
| Filtro de combustible       | 8.101                               | 9.188  | 8.914                                   |

Notas: (1) En kilómetros

Fuente: Resolución RE-0207-JD-2021.

### **C.3.7 Costos por administración de la actividad**

Según la resolución RE-0207-JD-2021, los costos por administración de la actividad corresponden a un 5% aplicable a los costos por concepto de salarios y pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones, incluyendo además otros gastos administrativos indirectos identificables como son los uniformes, el disponer de un dispositivo y acceso a telefonía e internet móvil (equipo telefónico o tableta y paquete de datos que cumplan con las características establecidas en el apartado 6.4.8 de dicha resolución) y comisión por uso de aplicación móvil oficial del CTP, estos dos últimos serían reconocidos dentro de la estructura tarifaria siempre y cuando su uso sea obligatorio según la normativa que se encuentre vigente al momento de la aplicación ordinaria de la metodología tarifaria. Actualmente no se ha dispuesto su obligatoriedad para todos los prestadores del servicio.

## **C.4 Procedimiento para la determinación de los precios de los insumos**

### **C.4.1 Precios de los insumos**

Según lo establecido en la resolución RE-0207-JD-2021, los precios de los insumos de reparación y mantenimiento y de llantas y lubricantes, se actualizarán mediante indexación con subcategorías del Índice de Precios de Insumos para el Servicio de Transporte Público (IPI-TRP) en Taxis, calculado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) o el que lo sustituya y sea equivalente al momento de aplicación de la metodología tarifaria vigente.

Para este fin, se ajustarán los valores de los precios, expresados en la resolución RE-0207-JD-2021, con el último índice trimestral que esté disponible a la fecha de la audiencia pública de la aplicación ordinaria de la metodología tarifaria

vigente, y con base en el índice IPI-TRP del segundo trimestre del 2016. Para la elaboración del presente informe, el último índice disponible corresponde al tercer trimestre del 2024.

Cada uno de los precios de los insumos se actualizará según la Subcategoría del IPI-TRP de Taxis que se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro 5. Subcategoría del IPI-TRP de Taxis para actualizar los precios de los insumos

| Categoría de tipo de insumo    | Insumo                                       | IPI-TRP de Taxis Subcategoría               |
|--------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Reparación y mantenimiento     | Amortiguadores                               | Repuestos                                   |
|                                | Fibras de frenos (traseras y delanteras)     | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Balanceo de cinco llantas radiales           | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Alineamiento y tramado (delantero y trasero) | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Afinamiento                                  | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Faja de distribución                         | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Embrague (conjunto de "clutch")              | Repuestos                                   |
|                                | Rótulas                                      | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Regulador                                    | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Interruptor de ignición                      | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Interruptor de direccional                   | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Faros principales                            | Repuestos                                   |
|                                | Arrancador                                   | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Alternador                                   | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Motor de escobillas                          | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Relé de encendido                            | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Relé arrancador                              | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Relé de luces                                | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Selenoide                                    | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Vaporizador                                  | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Batería                                      | Repuestos                                   |
|                                | Lavado                                       | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Encerado                                     | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Engrase                                      | Servicios de mantenimiento                  |
| Llantas, lubricantes y filtros | Llantas                                      | Repuestos                                   |
|                                | Aceite lubricante                            | Servicios de mantenimiento                  |
|                                | Filtro de aceite lubricante                  | Repuestos                                   |
|                                | Filtro de aire                               | Repuestos                                   |
| Administración                 | Filtro de combustible                        | Repuestos                                   |
|                                | Uniformes                                    | Prendas de vestir y calzados <sup>(1)</sup> |

Notas: <sup>(1)</sup> La subcategoría de los uniformes corresponde a "Nivel Prendas de vestir y calzados" del índice de precios al consumidor IPC (Banco Central de Costa Rica, 2018) calculado por INEC, y publicado en los sitios web del INEC y del BCCR.  
Fuente: Resolución RE-0207-JD-2021 y RE-0002-JD-2022.

Los precios base que serán indexados según el procedimiento anterior serán los disponibles en el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..**

Cuadro 6. Precio de los insumos

| Categorías de tipo de insumo   | Insumo                                                  | Precio del insumo <sup>(1)</sup><br>(colones/unidad) |         |                                         |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------|
|                                |                                                         | Sedán                                                | Rural   | Adaptado para personas con discapacidad |
| Reparación y mantenimiento     | Amortiguadores <sup>(2)</sup>                           | 400.420                                              | 449.587 | 83.937                                  |
|                                | Fibras de frenos (traseras y delantera3) <sup>(1)</sup> | 191.699                                              | 105.415 | 114.652                                 |
|                                | Balanceo <sup>(3)</sup>                                 | 15.000                                               | 15.000  | 15.000                                  |
|                                | Alineamiento y tramado (delantero y trasero)            | 20.000                                               | 20.000  | 20.000                                  |
|                                | Afinamiento                                             | 200.000                                              | 200.000 | 200.000                                 |
|                                | Faja de distribución                                    | 45.633                                               | 23.671  | 65.711                                  |
|                                | Embrague (conjunto de "clutch")                         | 220.438                                              | 316.760 | 185.328                                 |
|                                | Rótulas                                                 | 195.838                                              | 419.673 | 153.577                                 |
|                                | Regulador                                               | 82.967                                               | 325.188 | 30.645                                  |
|                                | Interruptor de ignición                                 | 60.139                                               | 68.489  | 138.734                                 |
|                                | Interruptor de direccional                              | 50.984                                               | 61.144  | 170.253                                 |
|                                | Faroles principales                                     | 332.680                                              | 435.020 | 204.129                                 |
|                                | Arrancador                                              | 483.397                                              | 568.576 | 342.523                                 |
|                                | Alternador                                              | 523.016                                              | 743.224 | 485.215                                 |
|                                | Motor de escobillas                                     | 304.127                                              | 254.868 | 93.838                                  |
|                                | Relé de encendido                                       | 37.073                                               | 37.056  | 22.644                                  |
|                                | Relé arrancador                                         | 30.347                                               | 31.479  | 25.453                                  |
|                                | Relé de luces                                           | 58.032                                               | 31.681  | 21.155                                  |
|                                | Selenoide                                               | 24.127                                               | 30.177  | 39.057                                  |
|                                | Vaporizador                                             | 292.165                                              | 365.914 | 212.247                                 |
|                                | Batería                                                 | 102.847                                              | 89.700  | 121.148                                 |
|                                | Lavado <sup>(4)</sup>                                   | 2.000                                                | 2.000   | 2.000                                   |
|                                | Encerado                                                | 5.000                                                | 5.000   | 5.000                                   |
|                                | Engrase                                                 | 30.000                                               | 30.000  | 30.000                                  |
| Llantas, lubricantes y filtros | Llantas nuevas <sup>(5)</sup>                           | 120.000                                              | 180.000 | 120.000                                 |
|                                | Aceite lubricante <sup>(6)</sup>                        | 20.000                                               | 20.000  | 20.000                                  |
|                                | Filtro de aceite lubricante                             | 10.116                                               | 7.553   | 8.443                                   |
|                                | Filtro de aire                                          | 17.165                                               | 28.810  | 10.429                                  |
|                                | Filtro de combustible                                   | 40.692                                               | 53.937  | 34.368                                  |
| Administración                 | Uniformes <sup>(7)</sup>                                | 16.700                                               | 16.700  | 16.700                                  |

Notas: <sup>(1)</sup> De acuerdo con la información en el expediente de la Contratación N°12-Aresep-2015, los precios de los insumos corresponden al II trimestre de 2016. <sup>(1)</sup> Colones por conjunto de 4 ruedas. <sup>(2)</sup> Colones por conjunto de 4 ruedas / <sup>(3)</sup> Colones por cinco llantas / <sup>(4)</sup> Colones por el lavado diario (¢10.000 a la semana entre cinco lavados en la semana) / <sup>(5)</sup> Colones por conjunto de cinco llantas / <sup>(6)</sup> Colones por galón / <sup>(7)</sup> Colones por uniformes (camisa y pantalón)

Fuente: Resolución RE-0207-JD-2021 y RE-0002-JD-2022.

### **C.5 Procedimiento para convertir en colones valores expresados en otras monedas**

*Según la resolución RE-0207-JD-2021, en los casos en que el valor de un insumo, activo o costo se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, 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, para lo que se usa la serie de datos de los últimos seis meses naturales cerrados anteriores a la fecha de la audiencia pública de cada aplicación de la metodología tarifaria ordinaria (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos).*

*En los casos en que el valor de un insumo, activo o costo se encuentre expresado en una moneda internacional distinta al dólar de los Estados Unidos, se debe de convertir la moneda a dólares de los Estados Unidos utilizando el “tipo de cambio del dólar estadounidense para otras monedas”, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores cerrados a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la audiencia pública de cada aplicación de la presente metodología ordinaria (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos).*

*Para este informe final del estudio tarifario, se utilizará el promedio de los últimos seis meses (mayo 2024 a octubre 2024), del tipo de cambio publicado por el BCCR en su página web cuyo valor es ₡523,32; el cual es el valor actualizado al momento de resolver el estudio tarifario considerando la fecha de la respectiva audiencia pública (22 de noviembre de 2024).*

### **C.6 Tasas de interés**

*Para calcular los respectivos costos de reposición de activos fijos se debe determinar tanto la tasa de interés activa como pasiva. Para esto según la resolución RE-0207-JD-2021, la tasa de interés activa es aquella tasa de interés activa promedio semestral del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD) para préstamos en colones para la actividad “Transporte y otros” calculada y publicada por el BCCR, que incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de la metodología.*

*Para este estudio corresponde utilizar el promedio de mayo 2024 a octubre 2024 (seis meses anteriores con respecto a la audiencia pública), la cual es de 9,56%.*

*Con respecto a la tasa de interés pasiva, según la resolución RE-0207-JD-2021, es aquella tasa de interés pasiva neto promedio semestral del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD) para captación en colones para un plazo de más*

de 1800 días calculada y publicada por el BCCR, de tal forma que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública.

Por lo cual, para este estudio se utilizará el promedio de mayo 2024 a octubre 2024 (seis meses anteriores a la audiencia pública), la cual es de 5,94%.

**D. ANÁLISIS TARIFARIO**

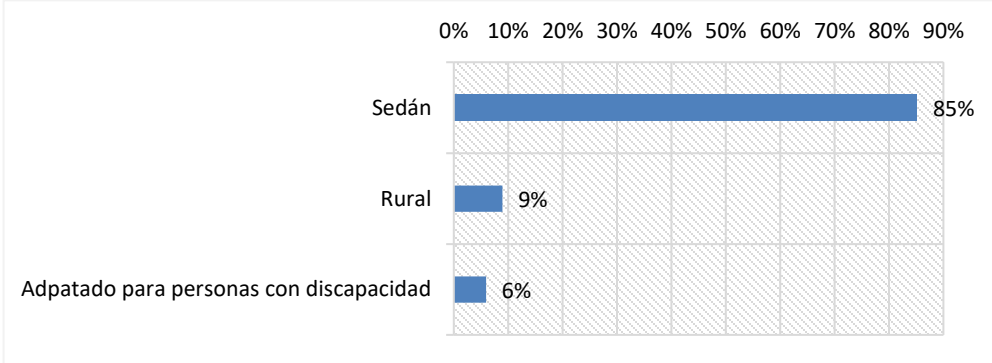
**D.1 Base de datos**

Por medio del oficio CTP-DT-DAC-OF-2572-2024, el CTP remitió a la Intendencia de Transporte el listado vigente de placas de taxi de la base de operación regular, indicando marca, estilo, tipo de combustible y tipo de vehículo (folio 23).

En este punto es importante indicar que mediante el Decreto Ejecutivo N°43049-MOPT publicado en el Alcance N°121 a La Gaceta N°115 del 16 de junio de 2021, se reformó el transitorio único del artículo 5 del Decreto Ejecutivo N°32261-MOPT del 29 de noviembre de 2004, “Reglamentación de características y condiciones generales de los vehículos taxi”, ampliando el máximo de antigüedad de las unidades taxi según el año modelo, por lo que en el presente estudio se consideran las unidades modelo 2003 en adelante.

A partir de dicha información, se elaboró la base de datos empleada en el presente estudio tarifario (folio 101\_Anexo 2), la cual contiene 9 664 placas. Según la clasificación por tipo de taxi (sedán, rural o adaptado para personas con discapacidad), se tiene que el 85% de los taxis son tipo sedán (8 229 placas), el 9% son rurales (863 placas) y el 6% corresponden a vehículos adaptados para personas con discapacidad (572 placas), lo cual se muestra en la siguiente imagen:

**Figura 1. Distribución de placas de base de operación regular, por tipo de taxi**



Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTP (CTP-DT-DAC-OF-2572-2024).

**D.2 Costos totales mensuales (CT)**

De acuerdo con la sección 6.4 de la metodología tarifaria vigente, los costos totales mensuales necesarios y asociados directamente a la prestación del servicio público son<sup>3</sup>:

### **D.2.1 Reposición de activos fijos (A<sup>i</sup>)**

Este rubro incluye los costos por reposición del vehículo (AVi), del taxímetro (ATi) y del radio de comunicación (ARi).

- **Reposición del vehículo (AVi):** de acuerdo con lo señalado en la sección 6.4.1.a de la metodología tarifaria vigente, este costo se calcula a partir del valor representativo de cada tipo de vehículo según las marcas y estilos que representen el 80% del total de placas de cada tipo.

A partir de la base de datos remitida por el CTP, se identificaron las siguientes marcas y estilos que abarcan al menos el 80% del total de placas de cada tipo de taxi:

**Cuadro 8. Marcas y estilos de los taxis tipo sedán**

| Marca   | Estilo  | Cantidad | Porcentaje | % acumulado |
|---------|---------|----------|------------|-------------|
| Toyota  | Corolla | 2 542    | 30,89%     | 30,89%      |
| Toyota  | Yaris   | 1 984    | 24,11%     | 55,00%      |
| Hyundai | Accent  | 1 830    | 22,24%     | 77,24%      |
| Nissan  | Tiida   | 342      | 4,16%      | 81,40%      |

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTP (CTP-DT-DAC-OF-2572-2024).

**Cuadro 7. Marcas y estilos de los taxis tipo rural**

| Marca      | Estilo       | Cantidad | Porcentaje | % acumulado |
|------------|--------------|----------|------------|-------------|
| Daihatsu   | Terios       | 207      | 23,99%     | 23,99%      |
| Toyota     | Hilux        | 129      | 14,95%     | 38,93%      |
| Toyota     | Land Cruiser | 94       | 10,89%     | 49,83%      |
| Mitsubishi | L 200        | 82       | 9,50%      | 59,33%      |
| Mitsubishi | Montero      | 40       | 4,63%      | 63,96%      |
| Nissan     | Frontier     | 29       | 3,36%      | 67,32%      |
| Hyundai    | Tucson       | 28       | 3,24%      | 70,57%      |
| Isuzu      | D-MAX        | 26       | 3,01%      | 73,58%      |
| Toyota     | Rush         | 16       | 1,85%      | 75,43%      |
| Toyota     | RAV 4        | 15       | 1,74%      | 77,17%      |
| Hyundai    | Terracan     | 13       | 1,51%      | 78,68%      |
| Toyota     | Fortuner     | 13       | 1,51%      | 80,19%      |

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTP (CTP-DT-DAC-OF-2572-2024).

**Cuadro 8. Marcas y estilos de los taxis adaptados para personas con discapacidad**

| Marca  | Estilo | Cantidad | Porcentaje | % acumulado |
|--------|--------|----------|------------|-------------|
| Suzuki | APV    | 147      | 25,70%     | 25,70%      |

<sup>3</sup> Todos los cálculos pueden ser verificados en la hoja de cálculo que se anexa a este informe (Anexo 1).

| Marca    | Estilo    | Cantidad | Porcentaje | % acumulado |
|----------|-----------|----------|------------|-------------|
| Peugeot  | Partner   | 100      | 17,48%     | 43,18%      |
| Citroen  | Berlingo  | 70       | 12,24%     | 55,42%      |
| Toyota   | Hiace     | 56       | 9,79%      | 65,21%      |
| Hyundai  | H1 Starex | 37       | 6,47%      | 71,68%      |
| Hyundai  | Starex    | 30       | 5,24%      | 76,92%      |
| Daihatsu | Gran Max  | 19       | 3,32%      | 80,24%      |

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTP (CTP-DT-DAC-OF-2572-2024).

A partir de dicho análisis, se procedió a solicitar los precios de ventas a las agencias vendedoras de dichas marcas mediante los oficios OF-0915-IT-2024, OF-0916-IT-2024, OF-0917-IT-2024 OF-0918-IT-2024, OF-0919-IT-2024 y OF-0950-IT-2024 (folios 37 al 42 y 55).

Al momento de la elaboración del presente informe, ninguna de las agencias consultadas remitió la información de los precios de los vehículos.

Siendo que dichos valores son necesarios para poder estimar el costo de reposición del vehículo, ya que ese es uno de los componentes de la estructura de costos del servicio y en caso contrario no se podría reconocer, se procedió a considerar la última información que sobre precios de vehículos taxi dispone la Aresep, correspondiente a los estilos consultados o a la tipología respectiva. En el presente estudio tarifario se busca actualizar los costos de la estructura productiva modelo, por lo que como los precios de los vehículos fueron obtenidos en año previos, para garantizar su actualización en consistencia con los otros rubros, es técnicamente razonable indexarlos, para lo cual se considera la variación del Grupo Adquisición de Vehículos de la División Transporte del Índice de Precios al Consumidor (IPC), calculado por el INEC<sup>4</sup> (ver Anexos 2 y 3).

La Intendencia de Transporte actualizó los valores en colones utilizados en la última fijación tarifaria ordinaria por medio del expediente ET-086-2021 (resuelta mediante la resolución RE-0048-IT-2022 del 8 de abril de 2022) y que habían sido proporcionados en su momento por las agencias vendedoras correspondientes, y se indexaron para actualizarlos con el Grupo Adquisición de Vehículos de la División Transporte del Índice de Precios al Consumidor, calculado INEC.

Para este fin, se consideró el último valor disponible de los valores del Grupo de Adquisición de Vehículos del Índice de Precios al Consumidor (octubre 2024) y como base el índice de abril 2022 (según la fecha la resolución RE-0048-IT-2022). Al momento de resolver se considerará el último índice disponible al momento de resolver (noviembre 2024).

---

<sup>4</sup> <https://inec.cr/estadisticas-fuentes/estadisticas-economicas?documentsTypes=serie&page=5>



Considerando lo anteriormente mencionado se procedió a realizar el proceso de actualización de los precios de los vehículos, alcanzando los siguientes resultados:

Cuadro 9. Marcas, estilos, precios de vehículos obtenidos de las agencias importadoras ajustados a noviembre 2024

| Marca    | Modelo       | Tipo de Taxi                             | Precio en Colones 2022 | IPC- Transporte Grupo Adquisición de Vehículos base dic 2020- abril 2022 | IPC- Transporte subgrupo Adquisición de Vehículos base dic 2020- noviembre 2024 | Valor actualizado a noviembre 2024 |
|----------|--------------|------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Toyota   | Corolla      | Sedán                                    | ¢16 370 076            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢13 255 037                        |
| Hyundai  | Accent       | Sedán                                    | ¢8 572 750             | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢6 941 453                         |
| Toyota   | Yaris        | Sedán                                    | ¢13 255 122            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢10 732 823                        |
| Daihatsu | Terios       | Rural                                    | ¢17 231 659            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢13 952 670                        |
| Toyota   | Hilux        | Rural                                    | ¢21 539 574            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢17 440 838                        |
| Toyota   | Land Cruiser | Rural                                    | ¢31 149 537            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢25 222 134                        |
| Toyota   | Fortuner     | Rural                                    | ¢17 165 383            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢13 899 006                        |
| Kia      | Sportage     | Rural                                    | ¢15 243 391            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢12 342 747                        |
| Peugeot  | Partner      | Adaptados para personas con discapacidad | ¢18 490 896            | 113,050                                                                  | 91,54                                                                           | ¢14 972 289                        |

Fuente: Intendencia de Transporte con información del expediente ET-086-2021

Una vez obtenidos los datos anteriores se puede determinar el precio ponderado por cada tipo de vehículo taxi, para lo cual sólo se pueden considerar las marcas y estilos para las que se disponía de información.

Cuadro 10. Precios de vehículos tipo sedán y valor ponderado

| Marca   | Estilo  | Valor a considerar | Ponderación | Valor Ponderado |
|---------|---------|--------------------|-------------|-----------------|
| Toyota  | Corolla | ¢13 255 036,63     | 39,99%      | ¢10 649 950,14  |
| Hyundai | Accent  | ¢6 941 453,13      | 28,79%      |                 |
| Toyota  | Yaris   | ¢10 732 822,97     | 31,21%      |                 |

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTP (CTP-DT-DAC-OF-2572-2024) y con información del ET-086-2021.

En relación con los vehículos tipo rural, el valor ponderado calculado es el siguiente:

Cuadro 11. Precios de vehículos tipo rural y valor ponderado

| Marca      | Estilo       | Valor a considerar | Ponderación | Valor Ponderado |
|------------|--------------|--------------------|-------------|-----------------|
| Daihatsu   | Terios       | ¢13 952 670,18     | 33,39%      | ¢16 889 397,22  |
| Toyota     | Hilux        | ¢17 440 837,73     | 20,81%      |                 |
| Toyota     | Land Cruiser | ¢25 222 134,56     | 15,16%      |                 |
| Mitsubishi | L 200        | ¢14 340 410,36     | 13,23%      |                 |



| Marca      | Estilo   | Valor a considerar | Ponderación | Valor Ponderado |
|------------|----------|--------------------|-------------|-----------------|
| Mitsubishi | Montero  | €18 966 349,18     | 6,45%       |                 |
| Nissan     | Frontier | €16 956 635,76     | 4,68%       |                 |
| Isuzu      | D-MAX    | €13 672 219,19     | 4,19%       |                 |
| Toyota     | Fortuner | €13 899 006,07     | 2,10%       |                 |

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTP (CTP-DT-DAC-OF-2572-2024) y con información del ET-086-2021.

En cuanto a los estilos Hyundai Tucson, Hyundai Terracan, Toyota Rush y Toyota RAV 4 no se pudo obtener algún valor, tanto de las agencias importadoras, así como en el expediente ET-086-2021, por lo cual, estos estilos no fueron considerados en el presente análisis.

Con respecto a los vehículos adaptados para personas con discapacidad, del ET-086-2021 solamente se dispone del precio del Peugeot Partner.

Cuadro 12. Precios de vehículos tipo adaptado para personas con discapacidad y valor ponderado

| Marca   | Estilo  | Valor a considerar | Ponderación | Valor Ponderado |
|---------|---------|--------------------|-------------|-----------------|
| Peugeot | Partner | €14 972 288,70     | 100,00%     | €14 972 288,70  |

Fuente: Intendencia de Transporte con información del ET-086-2021

A partir de lo anterior, se calcula el monto correspondiente al costo mensual de reposición del vehículo para cada tipo de taxi obteniendo los siguientes valores:

Cuadro 13. Costo mensual de reposición del vehículo

| Rubro                                                       | Taxi Sedán | Taxis adaptados para personas con discapacidad | Taxi Rural |
|-------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------|------------|
| Costo mensual de reposición del vehículo (AV <sup>i</sup> ) | €189 005   | €265 713                                       | €299 736   |

Fuente: Intendencia de Transporte.

- **Reposición del taxímetro (AT<sup>i</sup>):** la sección 6.4.1.b de la metodología tarifaria vigente señala lo siguiente:

“(…) El costo mensual de reposición del taxímetro (AT) para cualquier tipo de vehículo taxi, corresponde a una cuota uniforme mensual y equivalente, para disponer dentro de los ingresos tarifarios del servicio, del contenido suficiente para la recuperación del valor del taxímetro durante el período de la concesión, suponiendo que se adquirió con fondos propios. (...)”

Según la resolución RE-0207-JD-2021, para calcular el costo mensual de reposición de taxímetro nuevo, se debe en primer momento determinar el valor representativo de compra del taxímetro nuevo, obteniéndolo a partir de la media aritmética (promedio simple) de los precios de mercado de los taxímetros nuevos consultados de manera directa a los proveedores de dichos equipos. Es

importante mencionar que los taxímetros consultados y considerandos en el presente análisis, son aquellos que cuenten con impresora y un dispositivo audible. Los precios fueron proporcionados por los proveedores, según consta a folios 49 y 51.

*Cuadro 14. Precios de los taxímetros y valor ponderado*

| Precio   | Valor       | Ponderación | Valor Ponderado |
|----------|-------------|-------------|-----------------|
| Precio 1 | Ø150 000,00 | 25%         | Ø164 500,00     |
| Precio 2 | Ø160 000,00 | 25%         |                 |
| Precio 3 | Ø170 000,00 | 25%         |                 |
| Precio 4 | Ø178 000,00 | 25%         |                 |

*Fuente: Intendencia de Transporte con información de proveedores.*

A partir de lo anterior, se calcula el monto correspondiente al costo mensual de reposición del taxímetro para cada tipo de vehículo obteniendo el siguiente valor:

*Cuadro 15. Costo mensual de reposición del taxímetro*

| Rubro                                                        | Taxi Sedán | Taxis adaptados para personas con discapacidad | Taxi Rural |
|--------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------|------------|
| Costo mensual de reposición del taxímetro (AT <sup>i</sup> ) | Ø1 821     | Ø1 821                                         | Ø1 821     |

*Fuente: Intendencia de Transporte.*

**- Reposición del radio de comunicación (AR<sup>i</sup>)**

Según la resolución RE-0207-JD-2021, el costo mensual de reposición del radio de comunicación corresponde a una cuota uniforme mensual para la recuperación del valor del radio de comunicación durante el periodo de la concesión.

Para determinar lo anterior se debe obtener en primer momento el valor representativo o ponderado de compra del radio de comunicación. Por lo cual la Intendencia de Transporte por medio de los oficios OF-0894-IT-2024, OF-0895-IT-2024 y OF-0896-IT-2024 (folios 27 al 29), solicitó a los respectivos proveedores la información necesaria.

Al momento de la elaboración del presente informe, ninguna de los proveedores consultados remitió la información de los precios de los vehículos.

Siendo que dichos valores son necesarios para poder estimar el costo del radio de comunicación, se procedió a considerar la última información sobre precios de radio de comunicación disponibles, la cual corresponde a la información que se obtuvo para la fijación ordinaria de tarifas del servicio de taxi de la base de operación especial, tramitada en el expediente ET-039-2024, resuelta mediante la resolución RE-0062-IT-2024 del 19 de setiembre de 2024 (folio 101\_Anexo 5).

. Cuadro 16. Precios de los radios de comunicación y valor ponderado

| Precio   | Valor       | Ponderación | Valor Ponderado |
|----------|-------------|-------------|-----------------|
| Precio 1 | €379 405,62 | 50%         | €249 652,81     |
| Precio 2 | €119 900,00 | 50%         |                 |

Fuente: Intendencia de Transporte con información de RE-062-IT-2024.

Una vez calculado lo anterior, se procedió a calcular el costo mensual correspondiente a la reposición del radio de comunicación.

Cuadro 17. Costo mensual del radio de comunicación

| Rubro                                                                    | Taxi Sedán | Taxis adaptados para personas con discapacidad | Taxi Rural |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------|------------|
| Costo mensual de reposición del radio de comunicación (AR <sup>i</sup> ) | €2 764     | €2 764                                         | €2 764     |

Fuente: Intendencia de Transporte

En el siguiente cuadro se presentan los costos mensuales por reposición de activos (A<sub>i</sub>) que corresponden a utilizar para el cálculo tarifario.

Cuadro 18. Costos mensuales por reposición de activos (A<sup>i</sup>), por tipo de vehículo taxi

| Rubro                                                | Taxi Sedán      | Taxis adaptados para personas con discapacidad | Taxi Rural      |
|------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------------|-----------------|
| Reposición del vehículo (A <sub>Vi</sub> )           | €189 005        | €265 713                                       | €299 736        |
| Reposición del taxímetro (A <sub>Ti</sub> )          | €1 821          | €1 821                                         | €1 821          |
| Reposición radios de comunicación (AR <sup>i</sup> ) | €2 764          | €2 764                                         | €2 764          |
| <b>Reposición de activos (A<sup>i</sup>)</b>         | <b>€193 590</b> | <b>€270 298</b>                                | <b>€304 321</b> |

Fuente: Intendencia de Transporte

## **D.2.2 Costo mensual por el pago de derechos, seguros y cánones (D<sup>i</sup>):**

Este rubro incluye los costos mensuales por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones.

### **D.2.2.1 Costo mensual de derecho de circulación de vehículos (DC):**

Según la certificación GOSOA-01814-2024 del 2 de septiembre de 2024 (folio 59), los rubros incluidos en el derecho de circulación, específicamente para los vehículos de transporte público en modalidad de taxi para el periodo 2024, son los siguientes:

Cuadro 19. Rubros derechos circulación 2024

|   | Rubro                   | Taxi       |
|---|-------------------------|------------|
| 1 | Seguro obligatorio para | €80 015,30 |

|   |                                             |           |
|---|---------------------------------------------|-----------|
|   | <i>Vehículos Automotores (Prima)</i>        |           |
| 2 | <i>Impuesto a la propiedad de vehículos</i> | Ø9 244,00 |
| 3 | <i>Impuesto IFAM</i>                        | Ø200,00   |
| 4 | <i>Timbre Fauna Silvestre</i>               | Ø1 156,00 |
| 5 | <i>Ley 7088 y sus reformas</i>              | Ø2 188,00 |

Notas:

1 Corresponde a tarifas autorizadas por SUGESE para periodo 2024 cuya vigencia corresponde del 1 de enero al 31 de diciembre 2024.

2 Ley 7088

3 Ley 7097 art 3

4. Decreto 9468. Ley conservación vida silvestre

5. Oficio GOSOA-01814-2024.

6. Impuesto al valor agregado sobre la prima (13%)

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la certificación GOSOA-01814-2024

Por lo cual, de acuerdo con lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria, por el concepto de costo mensual por derechos de circulación a considerar para la fijación tarifaria se consideran los siguientes valores:

Cuadro 20. Costo mensual por derechos circulación por tipo de vehículo taxi.

| <b>Rubro</b>                                                       | <b>Taxi Sedán</b> | <b>Taxi adaptado para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi rural</b> |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------|-------------------|
| <i>Seguro obligatorio para Vehículos Automotores (Prima) I.V.I</i> | Ø6 668            | Ø6 668                                              | Ø6 668            |
| <i>Impuesto a la propiedad de vehículos</i>                        | Ø770              | Ø770                                                | Ø770              |
| <i>Impuesto IFAM</i>                                               | Ø17               | Ø17                                                 | Ø17               |
| <i>Timbre Fauna Silvestre</i>                                      | Ø96               | Ø96                                                 | Ø96               |
| <i>Ley 7088 y sus reformas</i>                                     | Ø182              | Ø182                                                | Ø182              |
| <b>Total</b>                                                       | <b>Ø7 734</b>     | <b>Ø7 734</b>                                       | <b>Ø7 734</b>     |

Fuente: Intendencia de Transporte.

#### **D.2.2.2 Costo mensual por seguros voluntarios (SVi)**

Según la certificación DSAUT-02409-2024 del 29 de setiembre de 2024 (folio 60), considerando la base de datos de población de las placas brindada en el oficio OF-0951-IT-2024, el promedio de las primas semestrales por seguros voluntarios contratadas al Instituto Nacional de Seguros (INS) por los taxistas para las coberturas de responsabilidad civil, denominadas Cobertura A “Responsabilidad Civil Extracontractual por Lesión y/o Muerte de Personas”, y Cobertura C “Responsabilidad Civil Extracontractual por daños a la propiedad de terceras personas” son las siguientes:

**Cuadro 21. Valor promedio de primas semestrales por seguros voluntarios 2024**

| <b>Rubro</b>    | <b>Taxi Sedán</b> | <b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b> | <b>Taxis rural</b> |
|-----------------|-------------------|-------------------------------------------------------|--------------------|
| Cobertura A IVI | €62 895           | €62 374                                               | €63 033            |
| Cobertura C IVI | €67 910           | €67 256                                               | €68 741            |

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la certificación DSAUT-02409-2024.

Según la metodología tarifaria vigente y considerando los valores antes mencionados, los montos mensuales que se debe considerar para la fijación tarifaria son los siguientes:

**Cuadro 22. Costo mensual por primas de seguros voluntarios 2024**

| <b>Rubro</b>    | <b>Taxi Sedán</b> | <b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi Rural</b> |
|-----------------|-------------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
| Cobertura A IVI | €10 482           | €10 396                                               | €10 505           |
| Cobertura C IVI | €11 318           | €11 209                                               | €11 457           |
| <b>Total</b>    | <b>€21 801</b>    | <b>€21 605</b>                                        | <b>€21 962</b>    |

Fuente: Intendencia de Transporte.

### **D.2.2.3 Costo mensual de inspección técnica vehicular (RTV)**

Según lo establecido en la resolución RE-0018-IT-2023, publicada en el Alcance N°69 a La Gaceta N° 69 del 21 de abril de 2023 y lo indicado por el operador del servicio (Dekra) en su página web (<https://www.dekra.cr/es/tarifas/>), la tarifa para el servicio de revisión técnica del vehículo taxi es de €8 551,84 (€7 568 + IVA). Por lo cual, según la metodología tarifaria ordinaria el costo mensual de inspección técnica vehicular a considerar es de € 1 425,31, esto debido a que, según la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N° 9078, los vehículos automotores dedicados al transporte público de personas deben acudir y superar la inspección técnica una vez cada seis meses.

### **D.2.2.4 Costo mensual del canon regulación Aresep (CAR).**

De acuerdo con la resolución RE-0623-RG-2023 del 22 de noviembre de 2023, publicada en el Alcance N°236 a La Gaceta N°222 del 29 de noviembre de 2023 (folio 101), el canon de regulación del servicio de taxi para el año 2024 es €130 575 colones. Por lo cual, según la metodología tarifaria ordinaria, para esta fijación tarifaria se debe considerar por costo mensual de canon regulación Aresep el monto de €10 881,25 colones.

### **D.2.2.5 Costo mensual del canon regulación CTP (CCTP).**

De acuerdo con la resolución RE-0372-RG-2023 del 23 de agosto de 2023 (folio 101), el canon del CTP para el año 2024 es €83 585 colones. Por lo cual, según

la metodología tarifaria ordinaria, para esta fijación tarifaria se debe considerar por costo mensual de canon regulación CTP el monto de ₡6 965,42 colones.

En el siguiente cuadro se presentan los costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones (Di) que corresponden a utilizar para el cálculo tarifario.

**Cuadro 23. Costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones (Di), por tipo de vehículo taxi**

| <b>Rubro</b>                       | <b>Taxi Sedán</b> | <b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi Rural</b> |
|------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
| Derecho de circulación (DC)        | ₡7 734            | ₡7 734                                                | ₡7 734            |
| Seguros voluntarios (SV)           | ₡21 801           | ₡21 605                                               | ₡21 962           |
| Inspección técnica vehicular (RTV) | ₡1 425            | ₡1 425                                                | ₡1 425            |
| Canon de regulación Aresep (CAR)   | ₡10 881           | ₡10 881                                               | ₡10 881           |
| Canon de regulación CTP (CCTP)     | ₡6 965            | ₡6 965                                                | ₡6 965            |
| <b>Total</b>                       | <b>₡48 806</b>    | <b>₡48 611</b>                                        | <b>₡48 968</b>    |

Fuente: Intendencia de Transporte.

### **D.2.3 Costo mensual por salarios del conductor (SPi)**

De acuerdo con el Decreto N°44293- MTSS, publicado en el Alcance N°250 a La Gaceta N°232 del 14 de diciembre de 2023 (folio 101), el salario por jornada para un taxista para el año 2024 es de ₡13 448,72.

Según lo establecido en la resolución RE-0207-JD-2021 y en sus respectivos parámetros, se obtienen los siguientes costos por salarios del conductor y cargas sociales:

**Cuadro 24. Costo mensual por salarios del conductor (SPi) según tipo de taxi**

| <b>Rubro</b>                                           | <b>Taxi Sedán</b> | <b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi Rural</b> |
|--------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
| Costo mensual por salarios del conductor de taxi (SPi) | ₡1 040 697        | ₡1 199 776                                            | ₡1 020 218        |

Fuente: Intendencia de Transporte.

### **D.2.4 Costo mensual por consumo de combustibles (Ci)**

Según la resolución RE-0207-JD-2021, para determinar el costo mensual por consumo de combustible se deben considerar las siguientes variables operativas por tipo de vehículo: Número de días en operación por mes del servicio de taxi (Ni), Kilómetros diarios que el vehículo es utilizado según por tipo "i" (KUi), Porcentaje de kilometraje improductivo según tipo de vehículo "i" (ki), el Precio promedio ponderado por litro de combustibles para el tipo de vehículo "i", en colones por litro (PPCi) y Eficiencia promedio ponderada de consumo de

combustibles en kilómetros por litros (EPi).

Ahora bien, con respecto al precio promedio por litro de cada tipo de combustible utilizado en el presente análisis, corresponde a la media aritmética simple del primer semestre del año 2024, ya que se considera el último semestre calendario, los cuales son: gasolina súper (€721,68), gasolina plus (€691,53) y diésel (€629,33).

Tomando en consideración lo anterior, así como la distribución porcentual de los vehículos por tipo de combustible (folio 101 Anexos 9 y 2), el costo mensual por consumo de combustible por cada tipo de vehículo es el siguiente:

Cuadro 25. Detalle de Costo mensual por consumo de combustible (C<sup>i</sup>) según tipo de taxi

| Rubro                                                      | Taxi Sedán | Taxis adaptados para personas con discapacidad | Taxi Rural |
|------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------|------------|
| Costo mensual por consumo de combustible (C <sup>i</sup> ) | €340 035   | €346 034                                       | €353 096   |

Fuente: Intendencia de Transporte

**D.2.5 Costo mensual por reparación y mantenimiento (R<sup>i</sup>)**

Para calcular los costos totales mensuales por reparación y mantenimiento se consideran el procedimiento y los parámetros determinados en el apartado 6.4.6 de la resolución RE-0207-JD-2021.

El costo total mensual por reparación y mantenimiento, para cada tipo de vehículo es el siguiente:

Cuadro 26. Costo mensual por reparación y mantenimiento (R<sup>i</sup>) según tipo de taxi

| Rubro                                                          | Taxi Sedán | Taxis adaptados para personas con discapacidad | Taxi Rural |
|----------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------|------------|
| Costo mensual por reparación y mantenimiento (R <sup>i</sup> ) | €967 213   | €676 582                                       | €1 037 003 |

Fuente: Intendencia de Transporte

**D.2.6 Costo mensual por consumo de llantas y lubricantes (L<sup>i</sup>)**

Para calcular los costos totales por concepto de consumo de llantas y lubricantes se consideran el procedimiento y los parámetros determinados en el apartado 6.4.7 de la resolución RE-0207-JD-2021.

El costo mensual por consumo de llantas y lubricantes, para cada tipo de vehículo es el siguiente:



*Cuadro 27. Costo mensual por consumo de llantas y lubricantes (L<sup>i</sup>)  
según tipo de taxi*

| <b>Rubro</b>                                                              | <b>Taxi Sedán</b> | <b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi Rural</b> |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
| <i>Costo mensual por consumo de llantas y lubricantes (L<sup>i</sup>)</i> | <i>Ø113 914</i>   | <i>Ø99 054</i>                                        | <i>Ø136 648</i>   |

*Fuente: Intendencia de Transporte*

### **D.2.7 Costo mensual por administración de la actividad (G<sup>i</sup>)**

*Para el cálculo de costos mensuales por administración de la actividad (G<sup>i</sup>) según la resolución RE-0207-JD-2021 corresponden a un 5% aplicable a los costos por concepto de salarios y pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones, así como los gastos indirectos tales como consumo de uniformes, el disponer de un dispositivo y acceso a telefonía móvil; y comisión por uso de aplicación móvil oficial del CTP.*

*Siguiendo el procedimiento y la fórmula establecida en la resolución RE-0207-JD-2021, los costos mensuales por administración de la actividad (G<sup>i</sup>) según tipo de taxi, serían los siguientes:*

*Cuadro 28. Costo mensual por administración de la actividad (G<sup>i</sup>)  
según tipo de taxi*

| <b>Rubro</b>                                                            | <b>Taxi Sedán</b> | <b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi Rural</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
| <i>Costo mensual por administración de la actividad (G<sup>i</sup>)</i> | <i>Ø58 802</i>    | <i>Ø66 746</i>                                        | <i>Ø56 344</i>    |

*Fuente: Intendencia de Transporte*

*Es importante señalar que, por concepto de dispositivo y acceso a telefonía móvil, así como por comisión por uso de aplicación móvil oficial del CTP según la resolución RE-0207-JD-2021 sólo serían incluidos en la estructura tarifaria siempre y cuando su uso sea obligatorio al momento de la aplicación de la metodología ordinaria, por lo cual no se consideran en este cálculo tarifario ya que en este momento no es obligatorio su uso.*

### **D.2.8 Estructura de costos**

*A continuación, se presentan los valores considerados para el cálculo tarifario, conforme a todo lo analizado hasta el momento, para cada rubro reconocido en el modelo vigente por tipo de vehículo taxi.*



Cuadro 32. Estructura de costos mensuales, taxi tipo sedán

| <b>Rubro</b>                                                            | <b>Monto</b>         | <b>Peso relativo</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Costo mensual de reposición activos fijos                               | Ø193 589,62          | 7,01%                |
| Costo mensual por pago de derechos, cánones, seguros y otros            | Ø48 806,30           | 1,77%                |
| Costo mensual por pago de salarios de los conductores del vehículo taxi | Ø1 040 697,27        | 37,66%               |
| Costo mensual por consumo de combustibles                               | Ø340 034,97          | 12,31%               |
| Costo mensual por reparación y mantenimiento                            | Ø967 212,56          | 35,01%               |
| Costo mensual por consumo de llantas                                    | Ø113 914,06          | 4,12%                |
| Costo mensual por administración de la actividad                        | Ø58 802,28           | 2,13%                |
| <b>Total</b>                                                            | <b>Ø2 763 057,07</b> | <b>100,00%</b>       |

Fuente: Intendencia de Transporte

Cuadro 33. Estructura de costos mensuales, taxi tipo adaptado para personas con discapacidad

| <b>Rubro</b>                                                            | <b>Monto</b>         | <b>Peso relativo</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Costo mensual de reposición activos fijos                               | Ø270 298,23          | 9,98%                |
| Costo mensual por pago de derechos, cánones, seguros y otros            | Ø48 610,62           | 1,80%                |
| Costo mensual por pago de salarios de los conductores del vehículo taxi | Ø1 199 775,63        | 44,32%               |
| Costo mensual por consumo de combustibles                               | Ø346 034,02          | 12,78%               |
| Costo mensual por reparación y mantenimiento                            | Ø676 581,77          | 24,99%               |
| Costo mensual por consumo de llantas                                    | Ø99 053,85           | 3,66%                |
| Costo mensual por administración de la actividad                        | Ø66 746,42           | 2,47%                |
| <b>Total</b>                                                            | <b>Ø2 707 100,54</b> | <b>100,00%</b>       |

Fuente: Intendencia de Transporte

Cuadro 294. Estructura de costos mensuales, taxi tipo rural

| <b>Rubro</b>                                                            | <b>Monto</b>         | <b>Peso relativo</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Costo mensual de reposición activos fijos                               | Ø304 321,18          | 10,29%               |
| Costo mensual por pago de derechos, cánones, seguros y otros            | Ø48 967,89           | 1,66%                |
| Costo mensual por pago de salarios de los conductores del vehículo taxi | Ø1 020 217,89        | 34,51%               |
| Costo mensual por consumo de combustibles                               | Ø353 096,16          | 11,94%               |
| Costo mensual por reparación y mantenimiento                            | Ø1 037 002,50        | 35,07%               |
| Costo mensual por consumo de llantas                                    | Ø136 647,87          | 4,62%                |
| Costo mensual por administración de la actividad                        | Ø56 344,43           | 1,91%                |
| <b>Total</b>                                                            | <b>Ø2 956 597,51</b> | <b>100,00%</b>       |

Fuente: Intendencia de Transporte

### D.3 Resultado tarifario

A partir de los costos mensuales reconocidos para cada tipo de vehículo, la información disponible y los indicadores operativos establecidos en la resolución RE-0207-JD-2021, se obtienen los siguientes resultados tarifarios:

| TARIFA PARA VEHÍCULO TAXI SEDÁN |                    |                       |                        |                    |
|---------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|
| TIPOS DE TARIFAS                | TARIFA VIGENTE (₡) | TARIFA RESULTANTE (₡) | VARIACIÓN ABSOLUTA (₡) | VARIACIÓN RELATIVA |
| Tarifa banderazo (₡ 1 km)       | 915                | 815                   | -100,00                | -10,93%            |
| Tarifa variable (₡/km)          | 915                | 815                   | -100,00                | -10,93%            |
| Tarifa por demora (₡/h)         | 3 470              | 3 420                 | -50,00                 | -1,44%             |

| TARIFA PARA VEHÍCULO TAXI ADAPTADO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD |                    |                       |                        |                    |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|
| TIPOS DE TARIFAS                                                  | TARIFA VIGENTE (₡) | TARIFA RESULTANTE (₡) | VARIACIÓN ABSOLUTA (₡) | VARIACIÓN RELATIVA |
| Tarifa banderazo (₡ 1 km)                                         | 820                | 730                   | -90,00                 | -10,98%            |
| Tarifa variable (₡/km)                                            | 820                | 730                   | -90,00                 | -10,98%            |
| Tarifa por demora (₡/h)                                           | 3 715              | 3 650                 | -65,00                 | -1,75%             |

| TARIFA PARA VEHÍCULO TAXI RURAL |                    |                       |                        |                    |
|---------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|
| TIPOS DE TARIFAS                | TARIFA VIGENTE (₡) | TARIFA RESULTANTE (₡) | VARIACIÓN ABSOLUTA (₡) | VARIACIÓN RELATIVA |
| Tarifa banderazo (₡ 1 km)       | 1 010              | 905                   | -105,00                | -10,40%            |
| Tarifa variable (₡/km)          | 1 010              | 905                   | -105,00                | -10,40%            |
| Tarifa por demora (₡/h)         | 3 790              | 3 685                 | -105,00                | -2,77%             |

De acuerdo con lo establecido en la sección 6.2.4 de la resolución RE-0207-JD-2021, a partir de las tarifas fijadas se calcula el costo de cada viaje específico, denominado tarifa total máxima, de modo que el prestador puede negociar con el usuario el cobro de un monto igual o inferior al señalado en el taxímetro.

Con respecto al redondeo de las tarifas finales, en la sección 6.6.1.d de la metodología tarifaria vigente se indica lo siguiente:

“(…)

#### d. Redondeo de tarifas

Las tarifas de la estructura general de la sección 6.2 se fijarán considerando el siguiente criterio para redondear la tarifa obtenida en el cálculo tarifario al múltiplo más cercano del valor de la moneda de menor denominación que esté emitiendo el Banco Central de Costa Rica (BCCR) a la fecha del dictado de la resolución tarifaria.

(...)"

Además, los pesos ponderadores a ser utilizados en las fijaciones tarifarias extraordinarias son los siguientes:

| <b>Peso ponderador</b>                                                                                             | <b>Taxi sedán</b> | <b>Taxi adaptado para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi rural</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------|-------------------|
| <i>PD<sup>i</sup>: Peso ponderador del costo pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones</i> | 1,77%             | 1,80%                                               | 1,66%             |
| <i>PS<sup>i</sup>= Peso ponderador del costo del salario del conductor del taxi</i>                                | 37,66%            | 44,32%                                              | 34,51%            |
| <i>PC<sup>i</sup>= Peso ponderador del costo del consumo de combustible ponderado del taxi</i>                     | 12,31%            | 12,78%                                              | 11,94%            |
| <i>PR<sup>i</sup>= Peso ponderador del costo de reparación y mantenimiento del taxi</i>                            | 35,01%            | 24,99%                                              | 35,07%            |
| <i>PL<sup>i</sup>= Peso ponderador del costo del consumo de llantas y lubricantes del taxi</i>                     | 4,12%             | 3,66%                                               | 4,62%             |
| <i>PA<sup>i</sup> = Peso ponderador del costo por administración de la actividad del taxi</i>                      | 2,13%             | 2,47%                                               | 1,91%             |

#### **D.4 Aspectos relevantes sobre el resultado tarifario**

Es importante señalar los siguientes aspectos relevantes que influyeron en el resultado tarifario, obtenido anteriormente.

1. La última fijación tarifaria ordinaria realizada por la Aresep fue tramitada en el expediente ET-086-2021 y resuelta mediante la resolución RE-0048-IT-2022 del 8 de abril de 2022, publicada en el Alcance N°74 a La Gaceta N°70 del 19 de abril de 2022.
2. Se actualizan los precios de activos (vehículos, taxímetros y radios de comunicación) así como los insumos y repuestos.
3. El costo de un viaje determinado a partir de las tarifas calculadas en el presente informe corresponde a una tarifa total máxima del viaje. Por lo tanto, el conductor y el usuario podrán negociar el costo total final que deberá pagarse por el servicio, el cual podrá ser igual o inferior al señalado finalmente por el taxímetro o plataforma digital que corresponda.
4. El costo de los peajes o transbordadores no forman parte de la estructura de costos del servicio, de modo que, dependiendo de las rutas y vías de tránsito del viaje respectivo, el usuario deberá pagar el dicho costo en forma adicional a la tarifa del servicio de taxi.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0384-IT-2024 del 16 de diciembre de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas en la audiencia pública, se tiene que, según el informe de posiciones y coadyuvancias de la Dirección General de Atención al Usuario, IN-0748-DGAU-2024 (folios 148 al 149), se presentaron las siguientes posiciones que fueron admitidas y por lo tanto corresponde ser analizadas por esta Intendencia, según el siguiente detalle:

“(…)

## **E. AUDIENCIA PÚBLICA**

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

#### **Posiciones recibidas en audiencia pública virtual**

1. **Oposición:** Maribel Guillén Pérez, cédula de identidad 1-0711-0457.  
**Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico [madi40@hotmail.es](mailto:madi40@hotmail.es)

- **Parámetros operativos del servicio (desactualizados)**

*Indica que la tarifa la están tomando de parte del estudio tarifario o de los parámetros del último informe que hizo la Universidad de Costa Rica, en el 2017, por lo tanto, está bastante desfasada.*

*Expone que ya no hacen 25 viajes, ya no recorren ni 150 ni 200 kilómetros diarios prestando en servicio de taxi. El ingreso les bajó a ser entre 5 a 10 viajes, a lo sumo 15, y este los kilómetros recorridos andan entre 40 a 60.*

- **Competencia desleal**

*Indica que hasta se les invaden las paradas de taxi, y el taxista no tiene la capacidad de tener auxilio de nadie, de la policía de tránsito, ni de la ARESEP, ni del CTP para que fiscalice.*

- **Cálculo de sueldos**

*Le llama la atención el salario que indican en la presentación, señalando un ingreso de ₡1.040.697. Si multiplica los ₡13.448 por 25, lo que da es un salario de ₡376.000, no de ₡1.040.697, una diferencia de ₡664.000.*

*Indica que la Caja le tiene tasada en un salario de ₡412.276, que con base en ese salario se paga el seguro, que son ₡40.500. Y, entonces, entre eso que dice el Ministerio de Trabajo, que es un ingreso de ₡ 13.448, a lo que*

*realmente lo que se hace por día, que son como de ₡ 8.000 o ₡ 15.000 a veces, eso es bruto, porque hay que tomar en cuenta el rebajo de la gasolina. Ahí no tomo llanta, ni aceite, ni nada, porque lo único que hace es que resta.*

*Señala que ella tiene un ingreso como de ₡224.000 mensuales. Entonces, siente que todo esto de las tarifas está bastante desfasado, le insto realmente a la Aresep que valore.*

- **Convenio MOPT-ARESEP**

*Indica que la última estocada por parte de Aresep fue eliminar el convenio MOPT-ARESEP, que les ayudaba un poquito, porque los tráficos salían, hacían multas, bajaban placas, lo cual repelía un poco la competencia desleal tan enorme que tienen.*

2. **Oposición:** Unión de Taxistas Costarricenses, cédula de persona jurídica número: 3-011-131066, representada por el señor Rubén Vargas Campos, cédula de identidad N° 7-0052-0809, en su condición de Secretario General, ostentando la representación judicial y extrajudicial. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 110,111,119, 126,127). Notificaciones: Al correo electrónico: [rubenvargasc@msn.com](mailto:rubenvargasc@msn.com).

- **Reducción en el número de viajes**

*Indica que en el estudio se toma una frecuencia de viajes que no se ajusta a la situación actual, ya que, de acuerdo con datos recopilados por la Unión de Taxistas Costarricenses, el volumen de servicios se ha disminuido en más de un 50% desde el 2014, por lo que si antes se estimaban 200 viajes mensuales por taxi, actualmente rondan los 90 a 100 viajes mensuales, por lo que los ingresos proyectados en el informe están sobre dimensionados.*

- **Valor actual de los vehículos**

*Manifiesta que en el informe se considera la adquisición de vehículos nuevos con un costo promedio entre ₡15.000.000 a ₡20.000.000, pero que en la realidad la mayoría de taxistas adquieren vehículos usados a un costo aproximado entre ₡8.000.000 a ₡10.000.000, debido a la baja rentabilidad del negocio y que esto afecta la depreciación calculada, ya que no refleja los costos reales de mantener un vehículo en funcionamiento por más de 4 años.*

- **Cálculo de sueldos**

*Señala que según el informe el salario del conductor se encuentra en un rango anual de entre ₡6.000.000 a ₡8.000.000, pero que en la realidad el sueldo que estos reciben es mucho menor, cercano a los ₡4.000.000, debido a la reducción de la demanda y los elevados costos operativos, lo que genera una distorsión en el análisis de la rentabilidad del servicio.*

- **Pago de cargas sociales**

*Indica que históricamente se ha considerado que los taxistas pagan cargas sociales completas, pero que más del 60% de los conductores no están en condiciones de cumplir con estos pagos, debido a la baja rentabilidad. Señala que representan un 13% adicional sobre el salario del conductor, pero que esto no se refleja en los ingresos reales de la mayoría de los taxistas.*

- **Frecuencia de cambio de vehículos**

*Señala que en el informe se indica que los vehículos deben renovarse cada cuatro años, pero que la realidad es que los taxistas mantienen sus vehículos entre 6 a 8 años, debido a la insuficiencia de los ingresos. Manifiesta que el costo del mantenimiento aumenta de manera importante a partir del cuarto año y que esto no se considera en los cálculos.*

- **Costo de seguros**

*Indica que el análisis omite las pólizas D y E que son necesarias para cubrir riesgos como daños del vehículo y robo, señala que incluir estas coberturas aumentaría los costos del seguro entre un 25% a 30% sobre el monto considerado, además, manifiesta que los seguros para vehículos usados suelen ser más altos que para vehículos nuevos, lo cual afecta el costo en general.*

- **Violación del principio de servicio al costo**

*Manifiesta que en la propuesta tarifaria sometida a audiencia pública no se considera ninguna retribución al prestador del servicio, como lo establece el artículo 3 de la Ley 7593 y que la metodología tarifaria está por debajo de la ley, por lo que el intendente tiene la obligación de acatar la ley o justificar el por qué se aparta de lo que establece la legislación.*

*No considerar la retribución afecta negativamente la estructura de costos perjudicando a todos los concesionarios de taxis rojos.*

- **Parámetros operativos del servicio (desactualizados)**

*Indica que en la propuesta tarifaria se señala que se utilizan parámetros de la última fijación tarifaria, pero que estos son los que se obtuvieron del estudio del Instituto de Investigaciones de Ciencias Económicas de la UCR de octubre del 2015.*

*Estos parámetros operativos son determinantes en el resultado tarifario, por la que la desactualización afecta negativamente el resultado tarifario.*

- **Falta de transparencia en la causa de la rebaja de las tarifas**

*Indica que en la propuesta tarifaria sólo al final se indica la variación de la tarifa resultante respecto a la vigente, pero que no resulta claro cuál o cuáles variables están causando rebajo en las tarifas.*

- **Ingresos insuficientes y situación económica**

*Señala que según datos recopilados por asociaciones de taxistas, el ingreso promedio mensual de un taxista es de aproximadamente ¢200.000 a ¢220.000, mucho menos que los ¢500.000 a ¢600.000 que indica el informe, por lo que la estructura de costos calculada no es representativa de la realidad del sector.*

*Más del 70% de los taxistas se encuentran en una situación crítica y un rebajo en la tarifa aumentaría el número de conductores que no podrán continuar en la actividad.*

- **Solicita:**

*Que se archive el ET-056-2024 y se modifique la metodología tarifaria que considere una retribución competitiva de manera explícita, se realice un estudio para actualizar parámetros operativos, se expliquen los costos que causan la variación en las tarifas y posterior a eso, se fijen tarifas.*

*En caso de no atenderse la solicitud anterior solicita que en la resolución donde se fijen tarifas se incluya la retribución competitiva explícita, se actualicen los parámetros operativos y se expliquen las causas de la variación. En caso contrarios, solicita se explique por qué se considera la retribución al prestador, por qué no se actualizan los parámetros operativos y por qué no explican las causas de la variación en las tarifas.*

*Se revise la propuesta con datos más precisos y ajustados a la realidad del sector, considerando las condiciones actuales del mercado y la capacidad económica real de los taxistas.*

3. **Oposición:** Carmen Isabel González Aguilar, cédula de identidad 1-0775-0947, concesionaria de la placa TC-409. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Adolfo Lobo Zamora cédula de identidad 2-0377-0811, en su condición de apoderado especial de la señora González Aguilar. Presenta escrito (visible a folio 120,121). **Notificaciones:** Al correo electrónico [adolfoloboz@gmail.com](mailto:adolfoloboz@gmail.com) y [c.go.aguilar@gmail.com](mailto:c.go.aguilar@gmail.com).

- **Participación en las audiencias**

*Indica que muchas de las cosas que se dicen en la audiencia no son tomadas en cuenta a la hora de construir la resolución tarifaria. Por lo que solicita que se consideren las observaciones que se hacen, tanto en la posición como en audiencia pública, ya que no son críticas personales a los funcionarios, sino en defensa de la institucionalidad de los usuarios y los prestadores del servicio, que se hace el llamado de atención de algunas cosas que no nos parecen. Y que, finalmente, igual, si no estamos de acuerdo, se nos demuestre, pero técnicamente, en que estamos incurriendo en cualquier error.*

- **Principio de servicio de costo**

*Indica que la ley, el artículo 3 de la ley 7593, dice que hay un principio de servicio al costo que debe cumplirse, y que incluye la retribución competitiva en cualquier forma, no importa la metodología que usted aplique.*

*Y surge una pregunta, porque ya lo han mencionado tanto don Rubén como Maribel, aunque sea de forma indirecta. ¿Por qué el Aresep le niega al taxista, el derecho a obtener una ganancia lícita por prestar el servicio público de transporte remunerado personal en modalidad taxi? El detalle de la estructura de costos del servicio, ahí se lee que está el costo del salario, que está el costo del canon, que está el costo de los lubricantes, que está el costo del combustible, qué sé yo, todos los costos. ¿Y dónde está la ganancia?*

*El sentido empresarial de asumir un riesgo es obtener una ganancia, una retribución, llámese utilidad o rentabilidad, eso depende de la metodología que usted aplique. No se puede negar un costo porque la ley lo obliga.*

- **Desactualización de los parámetros**

*Indica que el estudio del 2022 hace referencia justamente al estudio que inició en el 2015 y terminó en el 2017, el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica, y que además no era el mejor estudio, pero se hizo, por ello solicita que se le diga dónde está la actualización, si el objetivo de esta metodología, perdón, de esta propuesta, según lo dice el texto de la propuesta, es actualizar la tarifa.*

*Se va a actualizar la tarifa, y entonces la fórmula de la tarifa variable, que es la más importante, que es igual a la suma de los costos, donde debería estar la redistribución, dividido entre el número de días de operación, que ya nos decía que está desactualizado totalmente, y los kilómetros recorridos diarios,*



que también está desactualizado.

*En el 2015, apenas salía en las noticias que estaba entrando al país Uber, en aquel tiempo solo Uber, después entraron las demás plataformas digitales a este país. Y bien, ¿será la misma competencia, será la misma demanda? No, ya lo dijeron ellos. Se disminuyó, se disminuyó el número de kilómetros efectivos que se realizan todos los días. ¿Por qué? Por la competencia desleal que tiene Uber, y no Uber, todas las plataformas digitales en este país.*

*Entonces, si estos valores tenemos conciencia de que se alteraron porque el mercado cambió radicalmente del 2015 a hoy, ¿cómo es posible que ARESEP diga en su propuesta tarifaria que va a actualizar, y actualiza los costos, y no toma en cuenta todos los costos? Y, por otro lado, no actualiza lo más importante, los parámetros operativos, porque si usted en esta ecuación, cualquiera que haya llevado en la escuela matemática, sabe que el denominador es este, tiene un impacto directo en la tarifa. Si este valor está mal, esta tarifa está mal. Si este valor está mal, este valor está mal.*

*Esta es la preocupación que nosotros manifestamos acá. No puede ser que la ARESEP hayan pasado nueve años, y no haya hecho una actualización de ese estudio.*

#### **Posiciones presentadas en el expediente**

- 4. Coadyuvancia:** 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 117). Notificaciones: Al correo electrónico [jorge.sanarrucia@aresep.go.cr](mailto:jorge.sanarrucia@aresep.go.cr), [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr).

##### **• Sobre el ajuste tarifario propuesto**

*Manifiesta que con base en la resolución RE-0207-JD-2021 del 21 de octubre de 2021 “Metodología de fijación de tarifas ordinaria y extraordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular” se determinan tarifas diferenciadas para cada tipo de vehículo: sedán, rural y adaptado para personas con discapacidad.*

*Indica que para cada tipo de vehículo se definen tres tarifas (tarifa banderazo, para el primer kilómetro; tarifa variable por distancia, para los kilómetros adicionales; y tarifa por demora, para cada hora por encima del primer kilómetro), las cuales se suman para obtener la tarifa total máxima para el servicio.*

*Señala los parámetros operativos del servicio que se consideran, así como los costos mensuales que se consideran, la flota operativa reportada por el CTP, con base en los que se establece la estructura de costos y los pesos ponderados de los componentes de costo para cada tipo de vehículo a emplearse en las fijaciones tarifarias extraordinarias del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular.*

*Indica que llama la atención que varios oficios mediante los que se solicitó información y los mismos no fueron contestados y que por ejemplo para el valor de los vehículos, los precios se indexaron, pero que lo ideal sería tener información de fuentes directas, por lo que sugiere que a futuro se solicite la información con mayor anticipación, para que se pueda insistir en obtener la misma, aunque, también señala que los oficios donde se solicitó la información tienen fechas entre el 19 y 26 de agosto del 2024 y que el informe preliminar se emitió el 17 de octubre, por lo que las agencia importadoras tuvieron suficiente tiempo para contestar.*

- **Sobre la drástica disminución de la flota de taxis con placa oficial**

*Señala que aprovecha el contexto de esta presente fijación tarifaria, para insistir en la problemática que implica la competencia informal en el sector de transporte remunerado de personas, que capta un gran porcentaje de la demanda del servicio de taxi.*

*Indica que en el procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio de taxi, base de operación regular, II semestre 2023, informe IN-0133-IT-2023 del 31 de julio de 2023, expediente ET-051-2023 (folio 03) se puede ver un registro de 10.916 placas, distribuidas entre sedán, rural y adaptado, mientras que para el presente estudio, el 8 de agosto de 2024, mediante el oficio CTP-DT-DAC-OF-2572-2024, el CTP remitió el listado de placas de taxi de la base de operación regular. En el folio 23 del expediente ET-056-2024 se puede ver el oficio CTP-DT-DAC-OF-002572-2024 y un listado en formato Excel con 9.896 registros de placas autorizadas para brindar el servicio de taxis en base de operación regular.*

*Manifiesta que es preocupante la situación del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad de taxi, en el país, ya que la informalidad crece, las plataformas digitales que ofrecen el servicio siguen sin regularse, la cantidad de unidades de servicio informal satura las calles y constituye una competencia desleal que causa un desequilibrio en este nicho de mercado (el de transporte remunerado de personas) que lleva a la quiebra a muchos prestadores formales.*

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

| Cuadro guía de respuestas |                                                   |                        |
|---------------------------|---------------------------------------------------|------------------------|
| # de posición             | Opositor                                          | # de respuesta(s)      |
| 1                         | Maribel Guillén Pérez                             | 3, 5 y 9               |
| 2                         | Unión de Taxistas Costarricenses                  | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 |
| 3                         | Carmen Isabel González Aguilar                    | 2, 3, 7 y 10           |
| 4                         | Jorge Sanarrucia Aragón,<br>Consejero del Usuario | 9 y 11                 |

## 1. Sobre modificaciones a la metodología tarifaria vigente

*Es importante aclarar que en el presente expediente se tramita la aplicación de lo establecido en la metodología de fijación tarifaria ordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular, aprobada por la Junta Directiva mediante la resolución RE-0207-JD-2021, publicada en el Alcance N°223 a La Gaceta N°212 del 3 de noviembre de 2021 denominada “Metodología de fijación de tarifas ordinaria y extraordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular”, y que lo indicado por los opositores sobre las modificaciones en la metodología tarifaria vigente corresponde a un proceso y una etapa distinta a la actual, dado que corresponde a la revisión de la metodología tarifaria vigente y modificaciones en caso de que se requiera. Se reitera que dicha metodología fue sometida al proceso de participación ciudadana de audiencia pública y aprobada por la Junta Directiva de la Aresep, como consta en el expediente IRM-003-2021.*

*Por lo anterior, a pesar de que los instrumentos regulatorios generados por la Aresep (como es en este caso la metodología tarifaria vigente) pueden ser sometidos a revisión periódica como parte del proceso de mejora continua, esta revisión se trata de un proceso distinto al que se discute en el presente estudio tarifario, por lo que no procede atender dentro de este expediente estas solicitudes presentadas en las oposiciones. No obstante, esta Intendencia trasladará para lo que corresponda, el planteamiento esbozado por las petentes a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación (DGDR) de la Aresep, pues le corresponde el proceso institucional de investigación, desarrollo y mejora de las metodologías tarifarias según el artículo 21 del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano Desconcentrado (RIOF).*

*Además, se indica que los parámetros operativos como los kilometrajes improductivos, la cantidad de viajes, los días de operación, entre otros, fueron definidos para cada tipo de vehículo en la metodología tarifaria. Por lo cual las valoraciones sobre dichos parámetros escapan del alcance del presente expediente administrativo.*

## **2. Sobre el principio del servicio al costo y la retribución competitiva del servicio**

*Tal y como se ha mencionado anteriormente, la propuesta es el ajuste ordinario de oficio para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular, en apego a lo establecido en la metodología tarifaria vigente que fue aprobada mediante la resolución RE-0207-JD-2021. Se debe reiterar que esta metodología fue sometida en el momento procesal oportuno al mecanismo de participación ciudadana y fue aprobada por la Junta Directiva de la Aresep, según consta en el expediente administrativo IRM-003-2021. En este sentido, no procede atender dentro de este expediente las solicitudes presentadas en las oposiciones sobre la inclusión explícita de un rubro asociado a la retribución competitiva del servicio, o los argumentos sobre que la metodología tarifaria no garantiza el principio de servicio al costo.*

*Adicionalmente, se debe aclarar que en los considerandos de la resolución RE-0207-JD-2021 correspondiente a la metodología tarifaria vigente se incluye la justificación respectiva a la retribución competitiva del servicio. Específicamente en la sección 4.4.2 Sobre los cambios en la metodología ordinaria, en el inciso d. Sobre los ajustes en los componentes de la estructura de costos, se detalla el ajuste realizado sobre este tema:*

*“Se elimina de la estructura de costos el concepto retribución del concesionario, ya que la retribución competitiva para el desarrollo de la actividad está considerada en el cálculo de la reposición mediante el cálculo de los fondos de efectivo necesarios para el pago de una cuota mensual establecida para todos los activos fijos (vehículo, taxímetro y radio de comunicación), utilizando tasas de interés para considerar los riesgos de la actividad.”*

*Con la formulación de la metodología tarifaria vigente, se mantiene el principio del servicio al costo que contempla la Ley N°7593 de la Aresep en su artículo 3, al considerarse dentro del cálculo los costos de reposición de activos fijos, tal y como se muestran en la sección D.2.1 Reposición de activos fijos (A<sup>i</sup>) del presente estudio.*

*En todo caso esto es algo que no es posible que sea conocido por la Intendencia de Transporte en este expediente administrativo.*

## **3. Sobre la actualización de los parámetros operativos**

*Es importante reiterar que el presente estudio responde a la aplicación de lo establecido en la metodología de fijación tarifaria ordinaria del servicio de*

transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular, establecida mediante la resolución RE-0207-JD-2021 y dicha metodología fue sometida en el momento procesal oportuno al proceso de participación ciudadana y aprobación por la Junta Directiva de la Aresep, según consta en el expediente administrativo IRM-003-2021.

Por lo cual, tal y como lo indica la sentencia del Tribunal Contencioso Administrativo, Sección VIII, N.º 75-2010 del 31 de agosto de 2010 (reiterada en el voto de la Sección Segunda de ese Tribunal, N.º 78-2011-II de las 14:10 horas del 25 de agosto de 2011), en lo de interés dispuso:

*“[...] Las potestades que ostenta el ente regulador por disposición de ley, son de carácter exclusivo y por ende excluyente de cualquier otro órgano o ente público. No obstante, la decisión final que adopte ARESEP no es de carácter absolutamente discrecional. Señala la sentencia de comentario que si bien es cierto esa Autoridad Reguladora cuenta con una potestad discrecional técnica para establecer los modelos de cálculo, conforme al trámite previsto por la ley, **no sucede lo mismo en la fijación de las tarifas [...]**”. (El resaltado no es del original).*

Ahora bien, 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), el artículo 6 inciso 16) establece dentro de las competencias de la Junta Directiva, aprobar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos sectores regulados. Por otra parte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, para tales efectos se debe seguir el procedimiento de audiencia pública.

Ya propiamente en lo concerniente a la Intendencia de Transporte, el artículo 17 inciso 1) indica que una de las funciones de las Intendencias de Regulación, es precisamente la de fijar precios, tarifas y tasas de los servicios públicos bajo su competencia, aplicando los modelos vigentes aprobados por la Junta Directiva. Por tal motivo, la Intendencia de Transporte está en la obligación de aplicar lo establecido en la metodología tarifaria aprobada.

Ahora bien, es importante agregar que la misma resolución RE-0207-JD-2021 establece un procedimiento de actualización de los parámetros por medio estudios técnicos cada 5 años a partir de la fecha de entrada en vigencia de dicha resolución, con la intención de incorporar los cambios en el entorno operativo y financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio.

Por lo tanto, los argumentos relacionados con el informe técnico realizado por el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas (IICE) de la Universidad de Costa Rica (UCR), sobre el cual se sustentan los parámetros considerados en la metodología tarifaria vigente, se encuentran fuera del alcance del presente expediente tarifario, el cual, como se indicó previamente, se limita a la aplicación de la metodología tarifaria aprobada.

#### **4. Sobre el valor del vehículo, frecuencia de cambio del vehículo y depreciación del mismo**

*De acuerdo el procedimiento establecido en la metodología tarifaria vigente, en la sección 6.4.1.a Costo mensual de reposición del vehículo taxi, el valor representativo de compra de vehículo se determina a partir de las marcas más recurrentes de los vehículos según tipo y estilo, así como su participación relativa en la base de datos que remite el ente rector CTP y de acuerdo con los precios de venta de las agencias importadoras de esas marcas representativas para los tipos de taxi sedán y microbús. La metodología tarifaria vigente, en la sección 6.4.1.a Costo mensual de reposición del vehículo taxi señala lo siguiente:*

*“(…)*

*El costo mensual de reposición del vehículo taxi (AVi) según el tipo de vehículo taxi corresponde a una cuota uniforme mensual y equivalente, para disponer dentro de los ingresos tarifarios del servicio, del contenido suficiente para el financiamiento de un vehículo nuevo con exoneración al cabo de cuatro años, así como la recuperación del valor de rescate del vehículo al cabo de ese período.*

*(…)”*

*“(…) Se considera que el valor de venta del vehículo taxi al cabo de los cuatro años es de un 40% del valor nuevo de compra ( $RV = 0,40 V$ ). El valor de 40% se determina como la diferencia entre el valor nuevo de compra menos la depreciación de cuatro años. Para la depreciación anual del vehículo taxi se utiliza el porcentaje anual de depreciación lineal de 15 %, indicado en el Reglamento a Ley del Impuesto sobre la Renta N° 18445-H, en su anexo N°2 Método y porcentaje de depreciación, con lo cual la depreciación al cabo de cuatro años es de un 60% del valor nuevo de compra, lo que corresponde al 40% del valor nuevo de compra indicado.  
(…)”*

*Ahora bien, al momento de aplicación de la metodología, tal y como se indicó en la sección D.2.1 Reposición de activos fijos (Ai), debido a la falta de respuesta de las agencias importadoras, se procedió a utilizar la información más reciente disponible en la Aresep sobre precios de vehículos utilizados en el servicio de taxi y a indexar dichos precios, para lo cual se considera la*

*variación del Grupo Adquisición de Vehículos de la División Transporte del Índice de Precios al Consumidor (IPC), calculado por el INEC a partir de los precios que se encontraban disponibles en la Aresep, para las marcas representativas del vehículo tipo sedán, tipo rural y del vehículo adaptado para personas con discapacidad. Es importante aclarar que, de acuerdo con el artículo 60 de la Ley 7969 y el artículo 8 del Decreto Ejecutivo 35847-MOPT, los vehículos nuevos comprados para el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi tendrán derecho a una exoneración del sesenta por ciento (60%) de la totalidad de los impuestos de todo tipo que se pagan por la importación o con ocasión de ella.*

## **5. Acerca de los costos del servicio relacionados con salarios, cargas sociales y seguros**

*En la sección 6.4.2 de la metodología tarifaria vigente, y de acuerdo con su aplicación, en la secciones C.3.3 Costos por pago de salarios y cargas sociales y D.2.3 Costo mensual por salarios del conductor se presentan los rubros utilizados para el cálculo de este costo, donde se contempla el salario promedio ponderado por hora del conductor del taxi según tipo de vehículo, en colones por hora, considerando el salario mínimo decretado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) semestralmente para la Trabajador en Ocupación Calificada (TOC) y un porcentaje de cargas sociales total es de 46,82%.*

*Con respecto al costo mensual por el pago de derechos, seguro y cánones según la sección 6.4.2 de la metodología tarifaria vigente, y de acuerdo con su aplicación, en las secciones C.3.2 Costos por pago de derechos, seguros, revisión técnica y cánones y D.2.2 Costo mensual por el pago de derechos, seguros y cánones se presentan los rubros utilizados para el cálculo de este costo. La metodología tarifaria en la sección 6.4.2 indica como seguro voluntario lo siguiente:*

*“(…)*

*Costo mensual por seguros voluntarios, diferente según el tipo de vehículo taxi, en colones. De acuerdo con la normativa vigente (artículo 52 de la Ley N°7969), los prestadores del servicio público de transporte de personas en la modalidad de taxi deben obtener una póliza de seguros que cubra la su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros, así como a mantenerla vigente durante todo el período del contrato de concesión. (...)*”

## **6. Respecto a la falta de transparencia de la rebaja en las tarifas**

*En la sección D.2.1, D.2.2, D.2.2.1, D.2.2.2, D.2.2.3, D.2.2.4, D.2.2.5, D.2.3, D.2.4, D.2.5, D.2.6, y D.2.7 del presente informe tarifario se detallan cada uno de los rubros que se consideran para el cálculo de la presente propuesta*

*tarifaria, así como las fuentes de donde se obtuvo la información y los parámetros utilizados para determinar la estructura de costos que se presenta en la sección D.2.8 para cada tipo de vehículo.*

*A partir de la estructura de costos para cada tipo de vehículo se determina la propuesta tarifaria en estricto apego a la metodología tarifaria vigente.*

*Asimismo, a folio 101\_Anexo 9 se encuentra el Modelo de Fijación Ordinaria Taxis Base Regular\_PRELIMINAR, donde se detalla el cálculo de la propuesta tarifaria. Dicho cálculo fue actualizado según los criterios establecidos en la metodología tarifaria vigente y que consta en el Anexo 1 del presente informe.*

## **7. Acerca de los ingresos insuficientes del taxista y situación económica de los mismos**

*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.*

*En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos emplea los datos vigentes de operación y los cálculos utilizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología tarifaria vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y el costo de dicho servicio.*

*Mediante del presente estudio se busca establecer tarifas que velen por el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador (artículo 4 de la Ley 7593), respetando el principio de servicio al costo establecido en el artículo 3 de la Ley de la Autoridad Reguladora.*

*En la metodología tarifaria vigente se basa el perfil de la estructura productiva modelo del servicio queda totalmente circunscrito al de una empresa pequeña, cuyas principales características se derivan de la Ley N°7969.*

## **8. Sobre la solicitud de que se archive el ET-056-2024 y se modifique la metodología tarifaria.**

*Tal y como se ha indicado anteriormente, el presente estudio tarifario responde a lo establecido en la resolución RE-0207-JD-2021, en la cual se establece la metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria del servicio de*



*transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular. En este expediente tarifario se han cumplido todas las fases y etapas que establece el procedimiento tarifario correspondiente en apego a lo establecido en la sección 6.6 Aplicación de la metodología ordinaria, así como en los artículos 30, 31, 32, 33, 35, 36 y 37 de la Ley 7593.*

*Adicionalmente, en la posición presentada no se aportan justificaciones o pruebas correspondientes para demostrar los supuestos errores que los opositores alegan dentro del presente expediente para que sean valorados por la Intendencia de Transporte.*

*Así mismo, se reitera lo indicado anteriormente respecto a que posibles modificaciones en la metodología tarifaria pertenecen a la fase procesal de definición de los instrumentos regulatorios, la cual no corresponde al presente expediente administrativo que se limita a la aplicación de la metodología tarifaria vigente.*

**9. Sobre la disminución de la flota de taxis con placa oficial, la competencia desleal en el servicio, invasión de paradas, convenio Aresep-MOPT**

*Se reitera que la temática planteada no es concerniente a la propuesta en discusión, la cual corresponde a la aplicación de la metodología tarifaria ordinaria de oficio para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular establecida en la resolución RE-0207-JD-2021, no obstante, conviene aclarar que en relación con la administración de la oferta del servicio de taxis, de acuerdo con lo establecido en la Ley 7969, el Consejo de Transporte Público (CTP) es el ente encargado del planeamiento y control de la oferta de servicio de transporte público, modalidad taxi, según el inciso a) del artículo 7 - Atribuciones del Consejo, que indica:*

*“(...) Artículo 7.- Atribuciones del Consejo*

*El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:*

*Coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan.*

(...)"

*Adicionalmente, el control en carretera es competencia de la Policía de Tránsito, no de la Aresep. Por otro lado, tanto los usuarios como los operadores pueden interponer ante la Aresep denuncias relacionadas con la prestación ilegal del servicio ante la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) siguiendo los requisitos que se indican en la siguiente dirección: <https://aresep.go.cr/gestion-usuarios/quejas-denuncias/> o bien ante el CTP.*

#### **10. Sobre las oposiciones que no son tomadas en la resolución.**

*Se aclara que se consideran todas las oposiciones expuestas en la audiencia pública o enviadas al expediente que están meramente relacionadas con el cálculo tarifario y la aplicación de los modelos tarifarios, o sea que están siendo sometidos al proceso de audiencia pública, las mismas son analizadas una por una, si el opositor tiene razón respecto algún error en el cálculo tarifario se corregirá, en los otros casos, se contesta cada argumento dado por el opositor.*

#### **11. Sobre la coadyuvancia**

*Tal como lo indica el Consejero mediante la resolución RE-0207-JD-2021 del 21 de octubre de 2021 "Metodología de fijación de tarifas ordinaria y extraordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular" se determinan tarifas diferenciadas para cada tipo de vehículo: sedán, rural y adaptado para personas con discapacidad.*

*En relación con la información de precios en los que casos en que se tuvieron que indexar los mismos, si bien es deseable obtenerlos de las fuentes directas, como él mismo lo indica, la Intendencia de Transporte solicitó la información en fechas entre el 19 y 26 de agosto del 2024 y al momento de tramitar el informe preliminar el 17 de octubre, a pesar de que las empresas consultadas contaron con suficiente tiempo para responder, a la fecha no se ha obtenido ningún tipo de respuesta.*

*En este sentido, debe de considerarse que en el presente estudio tarifario se busca actualizar los costos de la estructura productiva modelo, por lo que para garantizar su actualización en consistencia con los otros rubros, también es técnicamente razonable utilizar el procedimiento de indexación conforme a lo indicado y desarrollado en el punto D.2.1 Reposición de activos fijos (Ai).*

(...)"

- III.** Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi de la base de operación regular; tal y como se dispone:

**POR TANTO:**

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

**EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.**

**RESUELVE:**

- I. Acoger el informe técnico IN-0384-IT-2024 del 16 de diciembre de 2024 y proceder a fijar las siguientes tarifas para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi de la base de operación regular según el siguiente detalle:

| <b>Tarifa según tipo de taxi</b>                    | <b>Tarifa*<br/>(colones)</b> |
|-----------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>Taxi sedán</b>                                   |                              |
| Tarifa banderazo (¢/km)                             | 815                          |
| Tarifa variable (¢/km)                              | 815                          |
| Tarifa por demora (¢/h)                             | 3 420                        |
| <b>Taxi adaptado para personas con discapacidad</b> |                              |
| Tarifa banderazo (¢/km)                             | 730                          |
| Tarifa variable (¢/km)                              | 730                          |
| Tarifa por demora (¢/h)                             | 3 650                        |
| <b>Taxi rural</b>                                   |                              |
| Tarifa banderazo (¢/km)                             | 905                          |
| Tarifa variable (¢/km)                              | 905                          |
| Tarifa por demora (¢/h)                             | 3 685                        |

\*De acuerdo con lo establecido en la sección 6.2.4 de la resolución RE-0207-JD-2021, a partir de las tarifas fijadas se calcula el costo de cada viaje específico, denominado tarifa total máxima, de modo que el prestador puede negociar con el usuario el cobro de un monto igual o inferior al señalado en el taxímetro

- II. Las tarifas indicadas en el punto anterior rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.
- III. Fijar los siguientes pesos ponderadores para ser utilizados en las fijaciones tarifarias extraordinarias del servicio de taxi de la base de operación regular.

| <b>Peso ponderador</b>                                                                                        | <b>Taxi sedán</b> | <b>Taxi adaptado para personas con discapacidad</b> | <b>Taxi rural</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------|-------------------|
| PD <sup>i</sup> : Peso ponderador del costo pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones | 1,77%             | 1,80%                                               | 1,66%             |
| PS <sup>i</sup> = Peso ponderador del costo del salario del conductor del taxi                                | 37,66%            | 44,32%                                              | 34,51%            |
| PC <sup>i</sup> = Peso ponderador del costo del consumo de combustible ponderado del taxi                     | 12,31%            | 12,78%                                              | 11,94%            |
| PR <sup>i</sup> = Peso ponderador del costo de reparación y mantenimiento del taxi                            | 35,01%            | 24,99%                                              | 35,07%            |
| PL <sup>i</sup> = Peso ponderador del costo del consumo de llantas y lubricantes del taxi                     | 4,12%             | 3,66%                                               | 4,62%             |
| PA <sup>i</sup> = Peso ponderador del costo por administración de la actividad del taxi                       | 2,13%             | 2,47%                                               | 1,91%             |

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

**COMUNÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transporte a. i..—1 vez.—( IN2025917533 ).