

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA

75-2011

14 de diciembre del 2011

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA 75-2011

Acta de la sesión ordinaria número setenta y cinco mil once, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en la ciudad de San José, a partir de las catorce horas y quince minutos, del catorce de diciembre del dos mil once, con la asistencia de sus miembros: Dennis Meléndez Howell, Presidente; Edgar Gutiérrez López y Sylvia Saborío Alvarado, así como con la de los señores: Juan Manuel Quesada Espinoza, Director de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva y Juan Miguel Torres Mora, Asistente de la Gerencia General.

ARTÍCULO 1. *Constancia de inasistencia.*

Se deja constancia que los directores Emilio Arias Rodríguez y María Lourdes Echandi Gurdían, no estuvieron presentes en esta sesión. Asimismo, don Luis Fernando Sequeira Solís, Auditor Interno, tampoco estuvo presente en esta oportunidad, dado que se encontraba enfermo.

ARTÍCULO 2. *Aprobación del Orden del Día.*

El **Regulador General** procedió a dar lectura al Orden del Día de esta sesión:

1. *Aprobación del Orden del Día.*

2. *Aprobación del Acta.*

Proyecto del acta de la sesión 74-2011.

3. *Asuntos resolutivos.*

3.1 Entrevista a candidatos finalistas, Concurso 12-2011 Profesional Jefe Secretario de Junta Directiva.

3.2 Modelo de ajuste automático para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús. Análisis de discrecionalidad. Oficios 892-RG-2011 del 12 de diciembre de 2011, 201-CDR-2011 y 713-DGJR-2011 del 9 de diciembre de 2011.

3.3 Prórroga del Comité de Regulación y funciones gerenciales.

3.4 *Aval para utilizar el sistema de aprobación de los montos que paga el Ministerio de Educación Pública por el transporte de estudiantes. Oficio 894-RG-2011 del 12 de diciembre de 2011.*

3.5 *Reglamento de sesiones de Junta Directiva.*

3.6 *Entrega del informe por parte de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, en atención a la disposición 5.2 del informe DFOE-IFR-IF-11-2011 de la Contraloría General de la Republica.*

3.7 *Recursos:*

3.7.1 *Recurso de apelación presentado por Corporación Gasolineras del Norte S.A. contra la resolución RRG-9464-2009 de 11 de febrero de 2009. OT-220-2008*

3.7.2 *Recurso de apelación interpuesto a favor del señor Carlos Luis Santamaría Méndez, contra la resolución RRG-10267-2009. OT-209-2009.*

3.7.3 *Recurso de apelación interpuesto por el señor Gonzalo Barquero Ramírez, Apoderado General de Condominio Eco Residencial Villa Real contra resolución de la Dirección de Fiscalización y Defensa del Usuario de las 13:00 horas del 20 de octubre de 2006. Expediente OT-131-2006.*

3.7.4 *Criterio sobre la solicitud de aclaración de la resolución RJD-119-2011 del 18 de mayo de 2011 presentada por la Asociación Costarricense de Productores de Energía (ACOPE). ET-135-2008.*

4. Asuntos de los miembros de Junta Directiva.

5. Asuntos de carácter informativo.

5.1 *Consulta por parte de la Asamblea Legislativa, relativo al Proyecto de Ley Marco del Mercado de Gas Licuado de Petróleo. Oficio 819-RG-2011.*

5.2 *Consulta al Auditor Interno en cuanto a los acuerdos que haya tomado el Consejo de la SUTEL, para ampliar la jornada a sus funcionarios. Oficio 840-RG-2011.*

5.3 *Reanudación de funciones del Comité de Regulación y nombramiento temporal de sus integrantes. Oficio 846-RG-2011.*

5.4 *Cumplimiento del acuerdo 12-067-2011, en relación con contrato de energía suscrito entre el ICE e Hidroeléctrica Caño Grande, y gestión de la empresa Discar. Oficio 852-RG-2011 del 1 de diciembre de 2011.*

5.5 Audiencia pública "Metodología para el ajuste extraordinario de las tarifas del servicio de electricidad, producto de variaciones en el costo de los combustibles (CVC) utilizados en generación térmica para el consumo nacional". Oficio 2208-DGPU-2011 del 1 de diciembre de 2011.

5.6 Informe 11-I-2011 □ Advertencia sobre Sistema SAF para el DAF. Oficio 426-AI-2011 del 8 de diciembre de 2011.

5.7 Cronología de gestiones en relación con el Concurso 18-ARESEP Miembro Titular Consejo SUTEL. Oficios 885-RG-2011 del 9 diciembre de 2011 y 792-DERH □ 2011 del 2 de diciembre de 2011. □

Luego de analizado el Orden correspondiente, la Junta Directiva resolvió, por unanimidad de los directores presentes:

ACUERDO 01-75-2011

Aprobar el Orden del Día de esta sesión.

ARTÍCULO 3. *Aprobación de actas.*

La Junta Directiva procedió a analizar el punto relativo a la aprobación del acta de la sesión 74-2011, celebrada el 7 de diciembre del 2011.

Dennis Meléndez Howell:

Si tienen alguna observación, yo mandé algunas muy pequeñas simplemente de ortografía básicamente.

Sylvia Saborío Alvarado:

Yo también le mandé al señor Alfredo Cordero unas pequeñas observaciones, me imagino que tal vez por estar afuera no siempre entendía las palabras, entonces había unos sentidos raros ahí; no cambian en nada el fondo del asunto pero lo hacen más comprensible.

Dennis Meléndez Howell:

¿Alguien más?

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Don Dennis, en la sesión pasada participamos Giovanni Marchena Jara, Carol Solano Durán y el suscrito. Nosotros revisamos el borrador que nos remitió la Secretaría e hicimos llegar nuestras observaciones, nuestras propuestas de cambio, que son de redacción y puntuación que no cambian en nada el fondo.

Dennis Meléndez Howell:

Entonces aprobada el acta 74.

Luego de analizado el tema la Junta Directiva resolvió, por unanimidad de los directores presentes:

ACUERDO 02-75-2011

Aprobar el acta de la sesión 74-2011, celebrada el 7 de diciembre del 2011, cuyo proyecto se distribuyó con anterioridad entre los señores miembros de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 4 *Entrevista Concurso 12-2011 Profesional Jefe Secretario de Junta Directiva.*

A partir de este momento, la Junta Directiva quedó sesionando en forma privada, únicamente con los directores presentes, por lo que los señores Juan Manuel Quesada Espinoza, Juan Miguel Torres Mora, y el señor Alfredo Cordero Chinchilla, se retiraron del salón de sesiones e ingresaron las señoras Norma Virginia Cruz, Jefe a. i. de Recursos Humanos y Patricia Ulloa Corrales, Psicóloga de ese Departamento.

Seguidamente los señores miembros de la Junta iniciaron el proceso de entrevistas a los dos candidatos elegibles, como resultado del proceso del concurso 12-2011 para la selección de Profesional-Jefe de la Secretaría de Junta Directiva.

A partir de este momento se retiró el señor Alfredo Cordero Chinchilla del salón de sesiones e ingresó la señora Amalia Godínez Lobo, funcionaria de la Secretaría de Junta Directiva, la cual quedó fungiendo como Secretaria ad hoc de la Junta, únicamente para el conocimiento de este tema.

Dennis Meléndez Howell:

Recibimos de parte del Departamento de Recursos Humanos el documento "Informe de Resultados Proceso Ordinario Secretario de Junta Directiva Profesional Jefe" el cual debe constar en actas, como anexo. En ese documento se presentan los resultados de las calificaciones asignadas a los dos únicos candidatos que resultaron elegibles, dentro de una larga lista de candidatos que aportaron su documentación al concurso.

En los resultados iniciales que nos entregó el Departamento de Recursos Humanos, en la parte técnica la señorita Mariana Segura Corrales, obtuvo una calificación de 75% en la prueba técnica. El señor Alfredo Cordero Chinchilla, obtuvo una calificación de 88%; mientras que en la segunda parte, en lo que tiene que ver con la prueba psicológica, la señorita Mariana Segura obtuvo un 81%, mientras que don Alfredo Cordero, un 68%.

De acuerdo con lo establecido en las mismas bases del concurso y en los términos que nos reportó el Departamento de Recursos Humanos, en el informe citado, ambos candidatos cumplen con los requisitos para ser elegibles en estos dos aspectos.

Con las respectivas ponderaciones de cada uno de esos dos rubros, el porcentaje acumulado de ambos llegó a 47%, o sea, que resultaron empatados. Uno tuvo mayor calificación en la prueba técnica; mientras que la otra, resultó mejor calificada en la prueba psicológica. Al ponderar ambos aspectos, al final ambos alcanzaron la misma calificación ponderada.

Por lo tanto, el siguiente paso consistió en realizar una entrevista a los candidatos, la cual fue realizada por los directores presentes en la Junta Directiva del día 14 de diciembre de 2011. Comparecieron ambos candidatos, se les hizo diversas consultas, sobre sus antecedentes académicos y profesionales y sobre su experiencia, lo mismo que sobre diferentes aspectos de su personalidad.

Los dos candidatos mostraron tener buenas aptitudes para el puesto. Sin embargo, fue decisión unánime de los tres directores hoy presentes, que el candidato Alfredo Cordero Chinchilla se desempeñó, mucho mejor en la entrevista. Mostró mucho más conocimiento, más experiencia y aplomo en sus respuestas. Consecuentemente, acordamos otorgarle una calificación en la entrevista a la señorita Segura Corrales de un 75%, mientras que al señor Alfredo Cordero Chinchilla una calificación de 90%. En estas condiciones ambos candidatos podrían desempeñar el puesto.

Con base en las deliberaciones de los señores Directores, la Junta Directiva considera que la persona que debe ocupar el puesto de Secretario de Junta Directiva es el señor Alfredo Cordero Chinchilla, por acuerdo unánime de los directores presentes.

Lo anterior, de conformidad con el perfil profesional establecido en las bases del concurso, las cuales fueron aprobadas por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, según acuerdo 03-58-2011, acta de la sesión ordinaria 58-2011, celebrada el 14 de setiembre 2011 y ratificada el 21 de setiembre 2011, y con base en lo establecido en el artículo 53, inciso e) de la Ley 7593, así como en el artículo 4 del Reglamento Interno de Organización y funciones.

Debo reconocer que existe un pronunciamiento de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria que establece que, en su criterio, el nombramiento de los funcionarios de ARESEP, le corresponde al Regulador General. Según se me ha informado, por parte de esa asesoría legal, a la Junta Directiva le corresponde nombrar al auditor y a los miembros del Consejo de la SUTEL, porque así lo establece la ley.

Si bien el RIOF, en el artículo 4, establece que la Junta nombra al Secretario, ellos consideran que, siendo el Regulador el jerarca superior administrativo de la Institución, como tal, le corresponde ejercer dicha función, según el artículo 20 del reglamento a la Ley 7593, pues es quien contrata y despide al personal de ARESEP. Sin embargo, dado que así está establecido en el RIOF, y fueron los términos del concurso, considero que debemos proceder de conformidad, y de cualquier manera, como director y como Regulador, avalo dicho nombramiento.

Analizado el tema, con base en el documento del Departamento de Recursos Humanos titulado "Informe de Resultados Proceso Ordinario Secretario de Junta Directiva Profesional Jefe" así como tomando en cuenta el proceso de entrevistas, la Junta Directiva dispuso, por unanimidad de los tres votos presentes:

ACUERDO 03-75-2011

1. Nombrar, por tiempo indefinido, en el puesto de Secretario de la Junta Directiva, Profesional Jefe, al señor Alfredo Cordero Chinchilla, cédula 1-612-804, a partir del 1° de enero del 2012.
2. Agradecer a la señorita Mariana Segura Corrales su participación en el Concurso 12-2011 Profesional Jefe Secretario de Junta Directiva.

3. Comunicar al Departamento de Recursos Humanos, para los efectos correspondientes, la decisión de esta Junta Directiva.

ARTÍCULO 5. *Modelo de ajuste automático para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.*

A partir de este momento ingresa nuevamente el señor Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de Junta.

Ingresan los señores Guillermo Monge Guevara y Luis Valverde Ramírez del Centro de Desarrollo de la Regulación, así como el señor José Carlos Rojas y las señoras, Ingrid Araya Badilla, Karla Montero Víquez, funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, participaron en el análisis del presente artículo. Además, ingresaron los señores Carlos Solano, Juan Carlos Pereira Obando y Marie Ann Obando Padilla, de la Dirección de Servicios de Transporte.

La Junta Directiva procedió a conocer los oficios 892-RG-2011 del 12 de diciembre de 2011, 201-CDR-2011 y 713-DGJR-2011 del 9 de diciembre de 2011, relacionados con el modelo de ajuste automático para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús y análisis de discrecionalidad.

Karla Montero Víquez:

Buenas tardes. Les voy a hacer un pequeño resumen del oficio 713-DGJR-2011 en donde hacemos el análisis solicitado, mediante el acuerdo 05-6-68-2011, al modelo automático de ajuste para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

Como habíamos expuesto en una vez anterior, esto es un extracto del considerando séptimo de la resolución de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, donde principalmente se habla de que la Autoridad Reguladora tiene discrecionalidad técnica para definir los modelos de cálculo y que la reducción en la discrecionalidad debe darse a la hora de su aplicación principalmente. Como ya habíamos indicado en una ocasión anterior, esta resolución se refiere a las fijaciones tarifarias para el servicio de buses.

Respecto al modelo heredado del MOPT que se adoptó acá y que fue diseñado para aplicarse empresa por empresa, en el modelo que nos tiene aquí, que hemos analizado, lo que se pretende es ajustar las tarifas de autobús a nivel nacional, mediante una formulación matemática que es relativamente simple, que toma gran parte de la información de este mismo modelo heredado por el MOPT y que fue motivo de la resolución de la Sala Primera, siendo este último la base fundamental de la propuesta metodológica que analizamos.

Antes de hacer un análisis más puntual, queremos indicar que a pesar de que un modelo de ajuste automático se limita en gran parte a una formulación matemática, existe detrás una serie de manejos de información en cuanto a coeficientes, indicadores, precios y fechas que se deben utilizar y que sustentan esa formulación matemática. Por lo tanto consideramos nosotros que la aplicación requiere de valoraciones técnicas y científicas y por lo tanto no se puede eliminar del todo la discrecionalidad. Al momento de definir las metodologías tarifarias se debe considerar el nivel de discrecionalidad que debe y puede darse a las mismas según lo permitan las reglas de la técnica y los principios elementales de justicia lógica y conveniencia.

Con esto entramos a analizar punto por punto. El primer punto que está en la propuesta del modelo, es un punto general y se basa principalmente en el momento cero o base de la aplicación de la metodología. Consideramos que esta metodología, por lo menos la versión que nosotros analizamos acá, es omisa para definir ese momento cero o base de realizar los cálculos. Tampoco especifica cómo se tratan las variaciones tarifarias que a la fecha de iniciada la metodología ya han tenido las empresas prestadoras de servicio, esto resulta necesario para darle aplicabilidad al modelo y minimizar la discrecionalidad al momento cero, al primer momento de aplicación.

El segundo punto, los cuatro siguientes puntos que hablan principalmente de la formulación general del modelo del índice general de ajuste automático, de la fórmula al costo de combustible, costo de salarios y de la fórmula de costos mantenimiento, no encontramos mayor problema o mayor evidencia de que pueda existir discrecionalidad. Esto nos lleva al punto de la metodología que contiene la encuesta para determinar los precios de los insumos. Ahí encontramos cuatro asuntitos, el primero es que en dos partes de este ítem se encuentran fechas diferentes para la realización de la encuesta, en un lado dice que se va a realizar en enero y julio y en otro lado dice que en junio y en diciembre, lo que crea cierta incertidumbre a la hora de aplicarla.

Como segundo punto, no establece un mecanismo para formalizar estos valores ni el órgano que los define en sí a nivel interno de la ARESEP. El tercer punto nos indica la forma de escoger a los proveedores de la muestra, esto en cuanto a que la metodología habla de que, al menos dos proveedores tienen que ser fuera del gran área metropolitana, o sea, deja abierta la posibilidad que el técnico que la aplique escoja hasta cinco proveedores de fuera del gran área metropolitana.

El último punto, específico de esta parte es que en el inciso i) del punto de la encuesta, se indica que la información se recopilará por canales oficiales y no se indica a cuáles canales oficiales se refieren.

En cuanto a los gastos administrativos, encontramos que en el apartado del seguro voluntario se detalla la serie de coberturas que integran el seguro, pero no se indica cómo se va a realizar el cálculo de eso, si es un promedio simple, un promedio ponderado, un valor puntual, esto por cuanto se consideran que existen cinco tipos de buses, de precios de buses y la fuente de información es una encuesta en el mercado de seguros. También en ese mismo punto, en el impuesto sobre la propiedad, no se indica el bus que se va a utilizar para determinar el cálculo del impuesto, ni su valor, ni su antigüedad.

En cuanto al punto de aplicación del modelo, encontramos que la regla de redondeo incluida es un poco confusa, se pueda dar a varias interpretaciones.

Los siguientes dos puntos, los pesos ponderados de los rubros y el anexo uno donde está la selección de los componentes de costos, es un listado de valores que se toman del modelo actual ordinario, entonces, consideramos que no existe discrecionalidad ya que están los valores ahí fijos.

En el anexo dos, que contiene los parámetros técnicos de los insumos de mantenimiento, en el caso de aceite de motor, aceite de transmisión, aceite de transmisión para caja de cambios y líquido de frenos se deja abierta la posibilidad de utilizar un tipo de producto con una especificación o un producto similar, lo cual podría haber ahí cierto margen de discrecionalidad para definir cuál de los productos incluir en la encuesta. Ese sería nuestro análisis.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Valga aclarar, que el análisis estuvo centrado en la propuesta que el CDR formalizó mediante el oficio 198 CDR-2011 y no en cuanto al 190-CDR-2011, que fue sobre el que la Junta nos pidió el análisis, toda vez que el segundo sustituye al primero, por ello consideramos innecesario referirnos a este último.

Dennis Meléndez Howell:

Sí, yo creo que eso debería tomarse como regla general, siempre. Es decir, si hay un último informe al que se le han hecho modificaciones, siempre debería estarse considerando la última versión que se tenga.

Guillermo Monge Guevara:

El Centro de Desarrollo de la Regulación, analizó el oficio que acaba de explicar Karla. En general nos parecieron valiosas y correctas las observaciones que se hacen en ese oficio, al tomarlas en cuenta se pueden mejorar los grados de precisión en el diseño de este modelo. En la nueva versión de la propuesta de modelo de ajuste tarifario que hemos remitido a Junta

Directiva para que sea conocida en la sesión del día de hoy, incorporamos varios cambios con el propósito de atender esas observaciones. La mayor parte de los cambios tienen que ver con el diseño de los criterios para la encuesta.

Dennis Meléndez Howell:

¿El oficio se refiere al 201-CDR-2011? ¿Este ya incorpora las observaciones que hizo la Dirección de Asesoría Jurídica?

Guillermo Monge Guevara:

Sí señor, como mencioné, la mayor parte de los cambios están relacionados con el diseño de la encuesta: La explicación detallada la puede hacer Luis Valverde quien ha tenido a cargo la coordinación de este proyecto de parte de la Dirección General Centro de Desarrollo para la Regulación.

Sylvia Saborío Alvarado:

¿Se va a enfocar en los cambios verdad?

Luis Valverde Ramírez:

Sí señora, considerando que ya conocemos los antecedentes de este proyecto y que en múltiples ocasiones se han discutido los detalles, pues nos vamos a brincar lo que no sea cambios. Tenemos los cambios con respecto a la versión que se presentó en Junta Directiva, aquí esta fecha es 30 de noviembre, la descripción de de las variables en la fórmula general tuvo algunos ajustes para que fuera más clara y para que se viera que es un solo ajuste tarifario para todas las rutas del país. Eso es un cambio que se dio con respecto a esa versión.

También se incorporó un cambio con respecto a lo que es el motivo por el cual se aplica un modelo automático que ya no decimos que es únicamente por factores imprevisibles o por factores imposibles y cosas de ese tipo, sino que es porque hay entes externos que tienen potestad para fijar esos cambios sobre los cuales el operador no tiene ninguna injerencia.

Se utilizó una sección nueva para establecer criterios técnicos para la encuesta de insumos de mantenimiento, que solo para recordar incluye cosas como aceites, grasas, neumáticos, líquido de frenos, cuestiones de ese tipo. De manera que la encuesta tenga un perfil técnico confiable y que tenga lo que podríamos llamar documentación adecuada y trazabilidad, de manera que alguien pueda verificar desde afuera que los promedios que incluye son válidos.

Con el fin de darle mayor transparencia y confianza a la encuesta, se incrementó el número de cotizaciones de la fijación inicial de 3 a 5, de manera que el promedio que se calcule sea más representativo del mercado. También se establecieron unos criterios para ir rotando esos proveedores de manera que no se vayan a quedar los mismos toda la vida, sino que vayan

ingresando proveedores nuevos y el promedio se refresque con lo que esté pagando en el mercado.

Por otro lado, se estableció que el modelo que va a utilizar como base la encuesta que realizó DITRA en el 2009, que es la más reciente oficializada, eso nos lleva a la necesidad de hacer un transitorio que voy a explicar más adelante. También se establece claramente que las encuestas deben hacerse los meses de junio y diciembre, o sea en el mes inmediato anterior de la finalización de cada semestre natural, a fin de que esa sea la información más fresca y más reciente del mercado.

También se incluye la disposición de que la encuesta pueda realizarla internamente técnicos o profesionales de la institución, pero eventualmente puede contratarse con un organismo técnico especializado, como puede ser el INEC o el Instituto de Investigaciones Económicas de alguna universidad.

Adicionalmente a esto, se ajusta la forma de calcular los pesos relativos de la estructura de insumos de mantenimiento, de manera que no sean propiamente por factores físicos, sino que sea una mezcla de precios y coeficientes de consumo. Se incorporó un conjunto de criterios técnicos para fortalecer la metodología de esa encuesta, eso ya lo habíamos resumido y también se clarifica el tratamiento de los componentes de gastos administrativos, por ejemplo se desglosaron con mayor detalle y se estableció cuáles eran las entidades que definían cada uno de los precios que figuraban en cada uno de esos componentes de gastos administrativos.

Para recordar un poco, los gastos administrativos incluyen cosas como seguro obligatorio, seguro voluntario, Riteve, impuesto sobre bienes muebles, cosas de ese tipo.

Se simplifica la descripción de la regla de redondeo, de las tarifas de buses porque ustedes saben que la denominación mínima en Costa Rica es de ¢5,00 (cinco colones) no podemos cobrar fracciones, entonces hay una regla sencilla de redondeo al entero más próximo.

Se incorpora una explicación sobre la aplicación del modelo por primera vez, que básicamente lo que dice es que al comparar una encuesta de diciembre del 2011 con la base del 2009, debe haber un procedimiento especial que permita ver cómo se comportan estos índices y calcular una tarifa nueva, pero al momento de aplicar esa tarifa nueva, no va a ser sobre las que había en 2009, sino considerando las que estaban vigentes en cada ruta al momento de aplicar el ajuste, de manera que se eviten duplicidades en el reconocimiento de la evolución de esos costos.

También se realizaron varios cambios de forma que permitían mayor claridad, básicamente esos son los cambios principales, respecto a la versión anterior. Hay un punto que mencionó el área de Asesoría Legal y Regulatoria que se refiere a lo que son los seguros, en los seguros estamos uniformando el tratamiento que se va a dar a las coberturas, tanto de el modelo ordinario que va a desarrollarse en estos días, como del modelo de ajuste automático, a fin de que las coberturas que se piden en uno y otro sean consistentes y sean uniformes con lo que la ley establece.

Por otra parte, los seguros voluntarios no van a ser objeto según la recomendación que hay aquí, de una encuesta entre aseguradoras, porque este seguro, las coberturas A y C, aunque el seguro se llame voluntario, son obligatorias para las líneas de buses que tienen concesión por parte del MOPT y el MOPT establece con alguna periodicidad cuál es el monto mínimo de cobertura que debe satisfacerse con estas pólizas, y sobre la base de ese monto exigido, el INS define la prima, asociada a ese monto.

Entonces utilizamos como referencia el INS, además de que el INS tiene más del 98% del mercado de seguros en Costa Rica y es el operador dominante como sabemos. Por otra parte hay algún problema práctico para comparar pólizas de daños a terceros y cosas de esas, entre el INS y aseguradoras privadas, porque cada aseguradora tiene contratos muy extensos y detallados y esos contratos pueden tener características diferentes, exenciones, cosas que no cubre, pueden tener deducibles diferentes, pueden tener preexistencias, se le llama a condiciones previas que pueda tener el objeto asegurado y que se excluyen de la cobertura, por ejemplo, por decir algo, algún bus que ya ha tenido tres accidentes por frenos, cosas de ese tipo, entonces eso hace que el producto en sí, aunque se llame póliza de daños a terceros o algo así, se llame parecido, el producto no es homogéneo, porque las cláusulas contractuales lo diferencian.

Entonces, la única forma de tener una comparación entre productos homogéneos, es escoger el mismo producto de un operador y a la hora de escoger cuál operador sería el más adecuado o representativo, se concluyó que era el INS por su porcentaje de participación en el mercado, y eso a la vez elimina discrecionalidad, porque ya alguien no tiene que estar decidiendo a cuál vendedor de seguros cotizarle o que interpreta como una póliza que es comparable o equiparable a otra.

¿Se hizo esa recomendación de trabajarlo con el INS puntualmente, básicamente esos son los puntos, preguntas?

Sylvia Saborío Alvarado:

A mi entender esta lista aunque parece larga, refleja lo que yo creo, son algunas mejoras, pero marginales que no creo que cambien significativamente el modelo, o sea, yo las clasificaría como en tres categorías: i) mejoras marginales, ii) clarificaciones, que no cambian demasiado, pero que sí especifican mejor las cosas, iii) adición del proceso para la aplicación inicial de esta metodología, que eso sí, antes no se había precisado.

Son dos preguntas: en primer lugar, ¿estoy en lo cierto que eso es básicamente lo que está pasando aquí? y segundo ¿en el criterio del CDR son estos cambios suficientemente significativos como para que consideremos que habría que replantear el tema de la audiencia?

Guillermo Monge Guevara:

Sí, coincidimos con esa clasificación que hace doña Sylvia de los cambios que se hicieron. En efecto han sido reformas puntuales que no tocan el diseño general del modelo que ya se había presentado a Junta, más algunas aclaraciones. Entre los cambios más importantes se encuentra el transitorio sobre la aplicación inicial del modelo, porque en la aplicación inicial se va a ejecutar la primera encuesta y por eso no se va a tener la posibilidad de comparar con respecto a una encuesta anterior. Es una situación particular que requería ese transitorio.

A lo largo de este trabajo, hemos estado aplicando los criterios que según nuestra opinión se deben usar para que los cambios en la propuesta remitida a audiencia pública no se salgan del límite establecido por la audiencia. Nos parece que los cambios efectuados se encuentran dentro del límite de la audiencia. Sin embargo, quiero decir que la definición de esos criterios ha sido resultado de un proceso de aprendizaje, y que los hemos venido afinando y reformulando con el paso del tiempo.

Hemos ido afinando o modificando esos criterios a partir de intercambios con la Dirección Jurídica y no podemos adelantar que ese proceso se haya terminado. Es posible que como producto de esa interacción con la Dirección Jurídica, surjan criterios adicionales a los que hemos aplicado en este momento.

Hasta ahora pensamos que estos cambios se sostienen porque han sido hechos en respuesta a oposiciones y según entendemos, si en una oposición se hace alguna observación sobre un componente de metodología, existe libertad de parte del Regulador para hacer un cambio orientado a atender esa observación que se hace en la oposición.

Edgar Gutiérrez López:

Hay dos situaciones, dos elementos básicos acá y son legales, uno es que siempre son considerados, uno es el problema del aspecto que ya lo analizó Legal, la discrecionalidad, a mí me parece que con las observaciones y el ajuste que usted decía, podemos estar tranquilos en ese aspecto.

Pero otro problema que me parece que debe quedar claramente determinado, es si a raíz de todos esos cambios, no se modificó el proyecto mandado a audiencia pública, que es otro aspecto que tiene consecuencias legales, y eso si considero que Legal debería de indicarnos o casi certificarnos de que estamos sobre una base, porque se han ido mejorando los proyectos que han venido acá.

No sé si son como cuatro que hemos analizado y cada vez posiblemente se mejoran, pero el riesgo en esto, es que en esa mejora se altere o se modifique, se consideren situaciones que no se dieron en la audiencia y es preferible casi que volver con el proyecto, llamémoslo casi perfecto a comenzar de nuevo, que no correr el riesgo posteriormente de una anulación o reclamo.

Yo no sé Legal que nos podría decir sobre esto ¿cómo siente que se ha dado todo ese proceso?

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Bueno, lo que tendría que decir sobre esa propuesta es que nosotros estaríamos atentos a atender cualquier solicitud de la Junta para que nos pronunciemos, además de la discrecionalidad, de eventuales cambios que se hubieren dado. En la medida en que la Junta nos los solicite, estaríamos atentos a hacerlo.

Edgar Gutiérrez López:

Sí perdón, pero con el análisis que han hecho hasta el momento ¿consideran o confirman la tesis que ha señalado don Guillermo?, que los cambios que se han dado están amparados a legalidad, en virtud de que sobre los mismos hubo alguna manifestación de algún participante en la audiencia.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Como señalábamos, nuestro análisis se centró en la discrecionalidad, en realidad nosotros no hemos profundizado en ese segundo punto y por eso es que señalo que quedaríamos prestos a que si la Junta lo considera, poder hacerlo formalmente y responsablemente como corresponde.

Dennis Meléndez Howell:

Yo quisiera que don Guillermo nos reafirme, cómo ve él este tema, si son estos cambios marginales, lo que uno debería esperar en cualquier metodología, o sea ajustes que se hacen, porque a lo que yo he visto acá es básicamente decir de dónde vienen los datos, de dónde se van a tomar, porque tal vez no estaban tan bien definidos, qué se yo, algunos promedios o algo así por el estilo. El mecanismo de este transitorio, que me parece es tal vez lo más significativo que hay, es decir cómo se va a actuar en la primera modificación. No sé si Guillermo podría aclararnos un poquito al respecto.

Guillermo Monge Guevara:

Lo primero que tendría que decir, es que aquí se trataría de hacer un análisis con base en el principio constitucional de participación ciudadana. Ese es un análisis que corresponde al ámbito del Derecho Constitucional. Nosotros, en CDR, hemos estado aprendiendo sobre cómo operacionalizar la aplicación de este principio, a lo cual me referí anteriormente.

Los cambios más importantes están relacionados claramente con oposiciones que se presentaron en la audiencia y en esa medida nos parece que se puede justificar que esos cambios fueron hechos respondiendo a esas oposiciones.

Hubo por ejemplo, oposiciones sobre el tema de la encuesta, en las que se señalaba que había un margen de discrecionalidad alto y haciendo la advertencia sobre ese tema. Hubo oposiciones sobre el tema del disparador y entonces eso es lo que nos permite a nosotros decir que no vemos que haya algún descuadre entre lo que se propone y el ámbito de la audiencia.

Si los criterios que se aplicaran en ese análisis fueran distintos a los que nosotros estamos aplicando, de repente se podría llegar a conclusiones diferentes, pero nuestro criterio en este momento es ese que les expreso.

Dennis Meléndez Howell:

¿Usted cree que con estos cambios, a la hora en que se aplique la metodología, podría estar produciendo diferencias sustanciales, en cuanto a las tarifas que se lleguen a calcular o serían cambios marginales, si es que hay alguno?

Guillermo Monge Guevara:

No, definitivamente no, pues como decía doña Sylvia, mucho los cambios lo que hacen es precisar áreas que habían quedado no tan precisadas, como en la definición de la encuesta de los precios de insumos, pero en todo caso, en realidad yo quisiera consultarle a Luis, que es quien ha estado a cargo detalladamente del diseño de la metodología, pero mi criterio es que no, esos cambios no afectan.

Luis Valverde Ramírez:

Los cambios se hicieron fundamentalmente porque la gente tocó los temas en las audiencias, la mayoría de ellos lo que han buscado es precisar y reducir discrecionalidad, fundamentalmente en cuanto a la aplicación de la tarifa, ahí el tema de dar un perfil de la metodología de la encuesta, jugó un papel muy importante, porque ya no solo se hablaba de la encuesta en general sino que parametrizaba ciertos aspectos clave, eso no cambia los resultados de una tarifa ni nada, simplemente, lo que hace es que la información sea más confiable.

En cuanto a las reglas para la aplicación por la primera vez, eso era algo que de todas formas se tenía que hacer por parte de DITRA, porque cuando se trabaja con índices, siempre los ajustes tienen que tener una base y tiene que tener una información reciente para comparación y para eso tendrá que correr los modelos para decidir cuál es el ajuste que corresponde.

Otros aspectos que hay por allí, lo que hacen básicamente es establecer una interpretación más clara, evitar tal vez algún grado de ambigüedad que alguien pueda tener por ahí y terminamos recogiendo observaciones que hemos podido recibir por retroalimentación con diferentes cuadros técnicos que tiene la Institución. Hemos hecho consultas con diferentes departamentos, por ejemplo con DITRA, hemos conversado muchos puntos técnicos que se han incorporado ahí, de manera que lo que se hace es ampliar, precisar, concretar aspectos que podrían ser objeto de alguna duda a la hora de implementarlos, eso es lo que hemos hecho fundamentalmente.

Sylvia Saborío Alvarado:

Como economista, he trabajado con modelos y no como abogada, que todavía no soy, pero ya me acerco, yo la verdad interpreto estos cambios que se están sugiriendo como mejoras marginales, precisiones y lo de la edición del proceso inicial, eso sí parece como un cambio grande, pero en realidad no lo es, porque alguien hubiera tenido que tomar esa decisión a la hora de aplicarlo.

Me parece que en nuestro afán de ser más transparentes y poner todas las cartas sobre la mesa, que es una buena dirección y con la que yo estoy totalmente de acuerdo, no debemos caer en un extremismo de que acabemos compitiendo con nosotros mismos. Lo único es que ahora estamos poniendo muy deliberadamente y en forma muy transparente dentro del modelo, decisiones que de otra manera se harían por un técnico en el momento en que se va a usar y tampoco nunca hubieran ido a audiencia pública; eran como cabos sueltos que iban quedando, en ese sentido y si mi interpretación de lo que hemos hecho es correcto, yo estaría satisfecha con seguir adelante con esta metodología.

Dennis Meléndez Howell:

A mí me gustaría oír el criterio de Carlos, a ver qué piensa con relación a esto, desde el punto de vista de la Dirección de Transportes ¿el modelo es adecuado?

Carlos Solano Carranza:

Sí, bueno, en honor a la verdad, yo si tengo que mencionar que hemos tenido algunas diferencias en la propuesta inicial y en los cambios que se han hecho, lo que me parece que la mayor parte de ella son positivas, pero dado que se presenta esta pregunta de fondo acerca de la divergencia que pudiera darse con respecto a lo que se planteó en Audiencia Pública.

Hay un elemento que consideramos en DITRA, que podría prestarse a discusión, no lo considero que sea tan dramático en sus resultados, pero podría eventualmente afectar el proceso y es el tema del disparador, porque desde nuestra óptica, lo que se cuestionó en la audiencia pública con respecto al disparador, fue el nivel del disparador, no tanto el concepto como tal, sino el nivel y el origen del valor que se está usando, porque inicialmente se usó como referencia, una norma jurídica que aplicaba para las fijaciones individuales ordinarias y entonces la Defensoría de los Habitantes lo cuestionó, que eso era justificable que se aplicara de esa manera, como una norma supletoria.

Dentro de las conversaciones que tuvimos con el CDR y con el Departamento Jurídico, se hizo un análisis para definir ese valor, a partir del cálculo de los redondeos a los cinco colones más cercanos y resultó que era muy aproximado el valor del 5% que se estaba usando a la necesidad de redondear ese valor, porque si no de otra manera los ajustes que se podrían dar, eventualmente, puedan ser de un valor muy pequeño, de modo que algunos estratos tarifarios se quedarán sin ajuste en un procedimiento.

Entonces por ahí podría haber un problema, en este sentido que a la fecha de corte, el ajuste que se dé, sea de un valor muy pequeño y no todos los estratos resulten favorecidos o beneficiados con el ajuste, ya sea a favor o en contra, porque el ajuste también puede ser negativo, eventualmente si las condiciones económicas se dan, podría ser una rebaja tarifaria, de hecho ya se dio en una ocasión por lo menos, una rebaja tarifaria con el modelo anterior.

En ese sentido sería la única observación que haríamos, como les digo, tal vez no sea tanto en el resultado como tal, puede ser que el resultado no se altere tanto, pero podría haber algún cuestionamiento en ese sentido. Eso implica también que en los intermedios entre fijaciones, entre los cortes que se están definiendo, se dieran condiciones económicas de un grado importante que no se pudieran reflejar con el modelo automático. Eso también estaría condicionado a la nueva propuesta de modelo ordinario que podría solventar esas deficiencias o esos desajustes, porque el modelo ordinario, si aplicaría por ley el tema del 5%, entonces el

modelo ordinario podría solventar ese problema, sin embargo, lo dejo planteado para que quede ahí.

Dennis Meléndez Howell:

Una pregunta a Carlos: ¿en su criterio, entonces cuál debería ser el procedimiento a seguir en este caso?, deberíamos aprobarlo así como está, deberíamos simplemente pensar que ese cambio es un cambio sustancial con relación a lo que se llevó a audiencia pública y consecuentemente deberíamos desechar este proceso, volver a abrir el proceso para enviar a audiencia pública, ¿cuál sería la recomendación de la Dirección de Transportes?

Carlos Solano Carranza:

Bueno, es una disyuntiva difícil porque obviamente es un procedimiento que ha sido de bastante urgencia de su aplicación, yo pensaría que en la medida en que el procedimiento ordinario lo podamos sacar con mayor rapidez y podamos llevar adelante todos los procesos que tenga que llevarse con el ordinario, tal vez no sería una afectación tan fuerte aprobarlo tal y como está en este momento, pero estaría sujeto a eso.

También va a depender de que esto lo perciban los grupos que hicieron sus objeciones en la audiencia pública, que hubo posiciones a favor y en contra de éste tema del disparador, pero repito, particularmente con respecto al grado o nivel del disparador, también dependería de que no sea tan relevante para los diferentes grupos, tanto a usuarios como operadores del servicio.

Sylvia Saborío Alvarado:

Guillermo, por qué no nos refrescas, ¿cuáles eran las posiciones más fuertes que se presentaron en la audiencia pública con respecto al tema del disparador?

Guillermo Monge Guevara:

Nosotros interpretamos con respecto al tema del disparador, la oposición del consejero del usuario, daba un margen para pasar del disparador a fijaciones periódicas, él opinó que algunos de los costos que se busca reconocer con éste modelo, se comportan en una situación más afin a las fijaciones periódicas que a un disparador que es más para situaciones en las que hay un alto grado de imprevisibilidad en la variación de los costos.

Eso es paralelo con el hecho de que en la justificación se afinó, no en el sentido para separarse de una justificación en función de que había imprevisibilidades y para centrarla en el hecho de que éstos costos son definidos por agentes externos.

Ahí hay un cambio importante, de ésta forma entonces lográbamos coherencia entre la propuesta. Primero nos parece que es correcta una justificación en este sentido y esto nos deja margen para considerar fijaciones periódicas en lugar de un disparador, por la naturaleza de éstos costos y de los factores que los tienden a variar en el tiempo.

Por otro lado, hubo cambio en la forma de estimar el costo de combustible, la forma que se está proponiendo acá es más precisa, porque está definida como el promedio de los precios diarios del combustible en el periodo considerado, de forma tal que se está considerando podríamos decir, toda el área bajo la curva, ya no es un precio en un punto específico.

Eso nos parece y eso lo habíamos conversado con los compañeros de la Dirección de Transporte y don Carlos lo acaba de mencionar, que ofrece mayor seguridad de que si hay variaciones importantes en el costo del combustible, sean reflejadas para todos los operadores en una fijación semestral, de manera tal que, ese elemento en el diseño nos parece que evita que haya operadores que se puedan quedar por fuera de un ajuste semestral cuando ha habido cambios en los costos en el periodo que pudieran justificar que fueran afectados por esos costos.

Por eso nos parece que objeciones de parte de los operadores no tendrían a darse, porque el combustible tiene un peso muy alto en el ajuste y nos parece que eso les daría a ellos certeza de que en una situación de aumento se les estaría retribuyendo por esos costos incurridos, así que, esas fueron las cosas que nosotros consideramos.

Además, Consumidores de Costa Rica opinó lo siguiente en su oposición: Debe establecerse una periodicidad para realizar los estudios que podrían determinar la fijación tarifaria por este tipo de modelos tal y como se hace en otros servicios regulados como el de taxi. La aplicación del mecanismo en la forma planteada podría significar aumentos extraordinarios constantes, lo cual desmotiva la presentación de ajustes individuales y los usuarios se verían imposibilitados de evaluar a las empresas de forma individual, ésta también es una oposición directamente y explícitamente referida a este punto.

Sylvia Saborío Alvarado:

Bien gracias, una pregunta como histórica y tal vez es más bien para Carlos: en época del disparador, que se dispara cuando pasa algo con los precios, que creo que era 5% o algo así, del índice general de precios, cuál era más o menos la frecuencia de los "disparos"? Yo sé que eso obviamente dependía mucho en períodos de inflación, era casi todos los días y en períodos de menos inflación que son como ahora, tenderían a ser menos periódicos. Pero ¿cómo ves vos con base en la experiencia que ya ustedes tienen y por donde van los grandes

rumbos económicos de este país y, del mundo, crees que esto resultaría en ajustes periódicos más frecuentes o menos frecuentes que los que se daban con el disparador?

Una ventaja que yo le veo a esto, no quiero contestarme yo la pregunta, pero una ventaja que yo le veo a este mecanismo, es la certeza de la periodicidad de que cada cierto tiempo va a haber un análisis, independientemente de si como antes, un 5% en índice general de precios era o no relevante para los costos particulares de los buses, pero contéstame la otra pregunta de la frecuencia.

Carlos Solano Carranza:

Con la fórmula que traíamos, que traía los famosos proxy del tipo de cambio y el IPC, lo normal era que se activara una o dos veces por año la fórmula, se activó dos veces, en dos años hubo un momento y creo que eso se aplica muy bien para la pregunta que usted me hace, un período alrededor del año 2002, 2003 en que hubo una gran fluctuación en los precios del crudo, entonces esto provocó que la fórmula se activara de esa manera, pero curiosamente usamos en una de las fijaciones este procedimiento que ahora don Guillermo mencionó, que lo incorporaron al método de ponderar los ajustes del crudo en ese período, que fue muy variable, lo ponderamos diariamente y aplicamos en esas fijaciones del 2003, que creo fueron dos, ese criterio y bueno eso no les gustó mucho a los operadores, porque algunos tuvieron ganancia, otros tuvieron pérdida, pero en realidad era lo más justo.

A mí me parece que este criterio que se está aplicando ahora sería un atenuante o digamos, un mecanismo de compensación para mantener esa periodicidad semestral y no usar el disparador, así en términos generales.

Sylvia Saborío Alvarado:

A mí me parece que esto es una mejora, esto versus el disparador, ya analizando la metodología en términos de su calidad intrínseca y no tanto de si estaba o no cubierta en la audiencia y si había razones para cambiarlo o no, que me parece con base en la respuesta que dio Guillermo, que sí había esa queja y ameritaba entonces que se explorara eso.

Pero el tema de la periodicidad y de las formas como se está precisando que se van a hacer los cálculos, realmente refleja mejor esas variaciones en esos costos exógenos, me parece que debería dejar satisfechos a ambos lados de la ecuación, es una obvia mejoría, con lo que se aplicaba anteriormente, independientemente que un tiro uno se sacara la lotería y otro no, pero es que no se vale, no se trata de sacarse loterías o no, se trata de conseguir un balance importante, entre la viabilidad financiera de los proveedores de servicio y que no estén aprovechándose de los consumidores.

Me parece que esta es una forma de ir adaptando los costos a variaciones reales en la economía que se dan con una periodicidad, que le da cierta seguridad a todo el mundo, de cuándo se van a hacer estos cambios y cómo se van a hacer estos cambios. En este sentido yo la verdad estoy satisfecha de que esto constituye una mejora importante y no creo que se esté apartando realmente de lo que son los parámetros y el propósito de las audiencias públicas, prestarle a la gente un espacio para que se pronuncie, pero me parece que en última instancia, la obligación de la ARESEP es salir con el mejor modelo posible, que hay un balance los intereses de los proveedores y los consumidores y creo que eso es claramente lo que está reflejando esta metodología.

Dennis Meléndez Howell:

Sí, yo siento que uno podría ser excéntrico, por llamarlo de alguna manera, y entonces llegar a cuestionar absolutamente todo. Me parece que aquí hay mucho de racionalidad. Hay dos elementos adicionales que vale la pena considerar en la definición de esta metodología, por lo cual yo considero que es urgente, por lo menos salir con esto y como dice Carlos, en algún momento, que esperamos sea pronto, venga la otra metodología que puede llegar a resolver cualquier duda que pudiera quedar. El primero de estos dos elementos tiene que ver con un pronunciamiento que hay de la Contraloría General de la República, que le exige a ARESEP incorporar en las tarifas el costo del canon.

En el procedimiento que hemos venido siguiendo, no necesariamente eso queda reflejado, porque mientras no se active el disparador, resulta que no podemos ir incorporando eso en las fijaciones nacionales. Entonces, de alguna manera, la Contraloría nos puede decir: bueno pero ustedes no están cumpliendo con eso.

La Contraloría no nos dice, si eso se da con un disparador o sin un disparador. Bueno, sería el mismo caso del impuesto sobre los combustibles, en que cada trimestre cuando se da el cambio en el impuesto, ARESEP, inmediatamente lo reconoce, no importa cuál sea el monto.

La otra razón por la cual es importante aprobar esto, es por el mensaje que le tenemos que dar a los empresarios en términos de que vamos a institucionalizar los cambios dos veces al año y que aquellos empresarios que no estén al día en el pago de los cánones, no van a tener derecho a ese cambio en las tarifas, porque no están cumpliendo como se debía. Entonces eso es un instrumento coercitivo para nosotros muy importante en épocas aciagas, en donde podríamos experimentar algún tipo de rebeldía por parte de algunos empresarios, que no quisieran estar al día con eso.

Si el proceso se prorroga o se prolonga más de lo que se esperaría en una época que no es tan inflacionaria, como en el pasado, habría mucho más margen de que los empresarios se la jueguen de no pagar el canon a ARESEP. Me parece que esos dos son elementos que debemos tener también en cuenta, por lo cual también considero, desde un punto de vista muy práctico, que todo esto es una mejora importante en la metodología, que vamos avanzando hacia un modelo cada vez mejor, y que esperamos que pronto tengamos ese otro modelo. Ojalá que sea un modelo relativamente simple y fácil de aplicar y que nos venga a solventar cualquier duda.

Ya, como lo dijo don Guillermo, todos hemos ido en un proceso de aprendizaje. A la larga, de aquí a algún tiempito, unos cuantos días más, tengamos suficiente experiencia como para sacar modelos muchos más transparentes y menos discrecionales.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Dentro de nuestro análisis de discrecionalidad como les comentaba, nosotros hicimos observaciones sobre el oficio 198. Esta nueva propuesta que trae el CDR, es el oficio 201. Para efectos de esta sesión, nosotros nos dimos a la tarea de ojearlo y tenemos una observación adicional, que tal vez sea conveniente que ustedes la conozcan, a propósito de la incorporación de esta medida transitoria que se quiere establecer. Si ustedes quisieran le damos la palabra a José Carlos para que se refiera a eso, para que luego ustedes lo valoren.

José Carlos Rojas Vargas:

La observación es y en línea con lo que hicimos en nuestro análisis de discrecionalidad, como dijo don Juan Manuel, en el análisis de discrecionalidad señalamos que no se había determinado claramente el momento cero o el momento base, viendo eso mismo ahora en el oficio 201 del CDR y yendo a ver la resolución con la que se hizo la encuesta del 2009, la resolución del Regulador General en ese entonces, nos damos cuenta, que no todos los costos o los componentes considerados para la actualización que se propone estaban en esa encuesta del 2009.

Nos parece que dentro de ese transitorio por primera vez deberían agregarse un par de cosas que de repente son menores, pero que deberían tal vez estar claras, por ejemplo obviamente los salarios de ese momento se pueden conseguir, pero no estaban en esa encuesta, porque la encuesta era para insumos solamente, bueno eran insumos, valor de bus y costo de rampa para accesibilidad.

Lo de los gastos administrativos, que es donde vienen los cánones y ese tipo de cosas, tampoco estaban en ese momento en esa encuesta. También hay otro asunto con el precio del diesel, porque el precio del diesel acá se está determinando como un promedio de los seis meses anteriores a la aplicación de la metodología, que ya vimos los beneficios que eso tenía.

Ya se habló sobre eso, pero no se especifica sobre cuál va a ser el punto de partida de ese diesel, va a ser el puntual en el 2009, al momento en que esa encuesta se realizó, o va a ser un promedio de algunos meses anteriores a esa encuesta por ejemplo. Entonces son las cosas que digamos faltarían, para que esa aplicación o esa transitoriedad que tiene que darse la primera vez quedara completa, desde nuestra óptica.

Dennis Meléndez Howell:

Si me permiten, empiezo con este tema del diesel. Me parece que aquí estamos construyendo un índice en donde vamos a tomar un dato base, que en ese caso no necesariamente tiene por qué ser un período exactamente igual al que se está considerando para hacer los ajustes. Es simplemente un momento base, igual que se hace con el índice de precios al consumidor. Al final de cuentas se dice, bueno el índice de precios del mes de febrero fue de tanto, pero entonces partimos de un año base y un punto base.

Entonces yo no consideraría que eso sea tan relevante. En relación con los salarios, efectivamente puede ser que tengan razón y yo creo que ahí no sería ningún inconveniente echar para atrás las estadísticas y ver cuáles eran los salarios en el mismo período.

En cuanto a los gastos administrativos, también se puede echar hacia atrás y ver cuáles eran en aquel momento. Si todos están definidos y tenemos el criterio y existían en aquel entonces, se puede reconstruir esa información.

Carlos Solano Carranza:

Tal vez más bien aplicando el mismo criterio que usted menciona de los salarios, los gastos administrativos, yo pensaría que no haría falta tomarlos del año 2009, puesto que se tienen los del principio de este año, el período anterior y son datos de fuentes muy estables y tienen mucha certeza los datos, los valores.

Dennis Meléndez Howell:

Si, al final de cuentas, simplemente encadenamos el índice, no importa que tengan puntos de partida distintos, si los encadenamos a partir de ese momento.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Precisamente don Dennis, nuestra observación iba no en tanto cuál era la solución, por ejemplo si son promedios, sino más bien que hay que definir para esos valores que no estaban en la encuesta del 2009 ¿cuál es el que se va utilizar como punto de partida?

Dennis Meléndez Howell:

No, en ese sentido yo estaría de acuerdo en lo que dice Carlos con relación a los gastos administrativos. Si tiene toda la razón, ya tenemos un punto que no es exactamente el mismo punto, pero simplemente se puede ajustar con relación a eso.

El otro punto que era lo del precio del diesel, ahí me parece que simplemente es un punto de referencia a partir del cual hacer el ajuste.

Sylvia Saborío Alvarado:

Si queremos ser más puristas, tomemos los tres datos en un mismo momento, no sé 2010 o cuando sea y tomamos los salarios y el precio del diesel y los gastos administrativos, ese día arranca el índice y se acabó.

Carlos Solano Carranza:

Habría que ver aquí en la ARESEP, puede ser, me parece la idea de doña Sylvia Saborío, que la encuesta del año 2009 de esa encuesta solamente es relevante usar los insumos que estaban ahí, que fue precisamente el producto de una encuesta, ya lo que son los costos administrativos, precio del diesel y salarios son datos que se pueden obtener con mucha facilidad en un punto de seis meses atrás, a partir desde el momento del procedimiento en vigencia.

Dennis Meléndez Howell:

Yo estaría de acuerdo de hacerlo de esa manera y agregarlo en el acuerdo. Se puede agregar para traerlo en el momento en que revisemos el acta debidamente modificado. ¿Estaríamos de acuerdo en que se aprueba con esos cambios?

Analizado el tema, con base en lo expresado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria y el Centro de Desarrollo para la Regulación en su oficios 713-DGJR-2011 y 201-CDR-2011, respectivamente, así como tomando en cuenta los comentarios y observaciones formulados en esta oportunidad, la Junta Directiva resolvió por unanimidad de los tres votos presentes:

ACUERDO 04-75-2011

- I. Acoger parcialmente el oficio de la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación N° 201-CDR-2011 del 09 de diciembre del 2011 que contiene la propuesta de **Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús**, con excepción de lo indicado en el transitorio en el

cual se establecen criterios para efectuar el ajuste tarifario en la primera aplicación del modelo.

- II. Modificar el texto del transitorio antes mencionado, con el propósito de introducir de manera explícita los criterios para actualizar por primera vez los costos asociados con combustibles, salarios y gastos administrativos, para que se lea de la siguiente manera:

5.1 Transitorio: aplicación por primera vez

La aplicación del modelo por primera vez se realizará como sigue:

Sobre costos de mantenimiento

1. *Se utilizará como punto de partida la encuesta sobre los costos de mantenimiento realizada por DITRA en el 2009.*
2. *Los resultados de la encuesta practicada en el 2009 se compararán con los de la encuesta que se realizará en diciembre del 2011.*
3. *Se considerará el hecho de que el plazo entre encuestas, durante la primera aplicación del modelo, excede el semestre previsto en la metodología de ajuste automático. Por tanto, no se podrá aplicar el ajuste porcentual de tarifas de manera directa, ya que se incurriría en duplicaciones en el reconocimiento de costos, al incorporar costos ya reflejados en las tarifas actuales.*
4. *Para solventar la situación, se utilizará el cambio en el índice general de ajuste automático de tarifas, derivado de la comparación de las encuestas de insumos de mantenimiento del 2009 y diciembre del 2011, y de los cambios en los costos de combustibles, salarios y gastos administrativos entre esas fechas, para calcular el monto del ajuste en las tarifas del 2009, en valor absoluto.*
5. *Este valor se obtiene mediante los siguientes pasos: 1) multiplicando el cambio en el índice general de ajuste automático de tarifas, derivado de la comparación de los resultados de las encuestas del 2009 y diciembre del 2011, por las tarifas vigentes en cada ruta a la fecha de conclusión de la encuesta de 2009 y 2) sumando ese resultado (el incremento calculado en los costos), a la tarifa vigente en cada ruta a la fecha de conclusión de la encuesta de 2009.*

6. *Las tarifas así calculadas, se compararán con las establecidas para cada ruta en la última fijación nacional, o la última fijación individual posterior a la última nacional, a fin de reconocer un ajuste tarifario por la diferencia entre ambos valores.*
7. *Posteriormente, en junio del 2012, se realizará una nueva encuesta, con lo cual se normalizará la aplicación semestral del modelo de ajuste automático.*

Sobre costos de combustibles, salarios y gastos administrativos

Para determinar el cambio en los costos de los demás componentes considerados en este modelo (combustibles, salarios y gastos administrativos) se procederá como sigue:

8. *Combustibles: se compara el precio promedio diario (establecido por la ARESEP) del último semestre 2011, con el precio promedio diario del semestre del 2009 en que se realizó la encuesta de insumos de mantenimiento.*
 9. *Salarios: se comparan los salarios mínimos legales (establecidos por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social) del segundo semestre del 2011, con los vigentes al final del semestre del 2009 en que se realizó la encuesta de insumos de mantenimiento.*
 10. *Gastos administrativos: Se comparan para cada rubro de gastos administrativos las fijaciones oficiales vigentes (establecidas por cada entidad autorizada al efecto) al final del segundo semestre del 2011, con las vigentes al final del semestre del 2009 en que se realizó la encuesta de insumos de mantenimiento.*
- III. Establecer, con los cambios mencionados en este acuerdo, el **Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús**.
 - IV. Tener como respuesta a los opositores lo señalado en el considerando IV de la siguiente resolución y agradecerles por su valiosa participación en este proceso.
 - V. Díctese la siguiente resolución.

RESULTANDO:

- I. Que mediante oficio 474-DITRA-2011/10789 del 13 de mayo de 2011, la Dirección de Servicios de Transportes, sometió a conocimiento de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la propuesta del □Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús□(folios 15 al 38).
- II. Que mediante el artículo 1 del acta de la sesión extraordinaria 32-2011 del 16 de mayo de 2011, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora resolvió someter a audiencia pública la propuesta del □Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús□ con base en lo expuesto por la Dirección de Servicios de Transporte, en el oficio 474-DITRA-2011 (folios 02 al 05).
- III. Que por memorando 279-RG-2011 del 3 de junio de 2011, se remitió el oficio 144-SJD-2011 del 27 de mayo de 2011 en el que se instruyó la apertura del expediente administrativo y la convocatoria de la audiencia pública (folio 01).
- IV. Que la convocatoria a audiencia pública se publicó en los diarios La Nación y Diario Extra el 13 de junio de 2011 (folio 11 y 12) y en La Gaceta 119 del 21 de junio de 2011 (folios 43 y 44).
- V. Que la audiencia pública se realizó el 19 de julio del 2011, en el Auditorio de las Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y en forma simultánea en los Tribunales de Justicia de los centros de: Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago, y en forma presencial en el salón Parroquial de BriBri, Limón; en la cual se presentaron 12 oposiciones y coadyuvancias, según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 1335-DGPU-2011 (folios 589 a 591) por parte de: (1) Olman Bonilla Oconitrillo; (2) Defensoría de los Habitantes; (3) Consumidores de Costa Rica; (4) Asociación Cámara Provincial de Autobuseros Alajuelenses; (5) Compañía Buses San Miguel Higuito S.A.; (6) Autobuses Unidos de Coronado S.A.; (7) Compañía Corporación Nacional de Transportes (CONATRA S.A.); (8) Foro Nacional de Transporte por Autobús: Asociación Cámara Nacional de Transportes, Asociación Cámara de Transportistas de San José, Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, Consorcio de Autobuseros de Cartago S.A., Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, y la Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la provincia de Guanacaste; (9) Autotransportes Moravia

S.A.; (10) Transportes Paracito S.A.; (11) Consejero del Usuario de la ARESEP; y (12) Autotransportes CESMAG S.A., Empresa Sabanilla S.A. y Autotransportes Zapote S.A.

- VI.** Que mediante oficio 1237-DITRA-2011, del 24 de octubre del 2011, la Dirección de Servicios de Transporte remitió a la Junta Directiva el informe correspondiente a la propuesta de análisis de la audiencia pública para el Modelo automático de ajuste para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús (folios 619 al 658).
- VII.** Que mediante oficio 190-CDR-2011, del 28 de noviembre de 2011, la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR) remitió al Regulador General el informe con el análisis de la metodología indicada. (folios 677 a 678)
- VIII.** Que mediante oficio 829-RG-2011, del 28 de noviembre de 2011, el Regulador General remite a los miembros de Junta Directiva el oficio 190-CDR-2011. (folio 676)
- IX.** Que mediante oficio 198-CDR-2011 el 5 de diciembre de 2011, la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación remitió nuevamente el informe con el análisis de la metodología indicada a la Junta Directiva. (folios del 679 a 680)
- X.** Que en la sesión ordinaria de Junta Directiva número 74-2011, del 7 de diciembre del 2011, se conoció de nuevo el tema del Modelo automático de ajuste para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús y que en esa sesión se aprobó el citado modelo tal y como fue presentado, con la excepción del texto correspondiente al transitorio en el cual se establecen criterios para efectuar el ajuste tarifario en la primera aplicación del modelo. Al respecto, la Junta Directiva solicitó incorporar en ese transitorio los criterios para actualizar por primera vez los costos asociados con combustibles, salarios y gastos administrativos.
- XI.** Que mediante oficio 713-DJGR-2011, del 9 de diciembre del 2011, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria realizó el análisis de discrecionalidad de la metodología señalada en el resultando anterior, a la luz de lo dispuesto en el acuerdo de Junta Directiva 06-068-2011. (folios 660 a 675).

CONSIDERANDO:

Competencias de la Autoridad Reguladora para establecer metodologías tarifarias

- I. Que el establecimiento de un "Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús" encuentra sustento legal en las leyes, resoluciones y documentos de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos que se señalan a continuación: La Ley 7593 transformó al Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa, cuyo objetivo primordial es ejercer la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley.

La ARESEP es el ente competente para fijar las tarifas y precios de conformidad con las metodologías que ella misma determine y velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de los servicios públicos que enumera el artículo 5 de la Ley 7593.

Dentro de los servicios públicos que regula la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se encuentran los servicios de transporte público en la modalidad de autobús, (artículo 5 inciso f) de la Ley 7593).

Para fijar tarifas y establecer las metodologías, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, tiene competencias exclusivas y excluyentes y así ha sido señalado por la Procuraduría General de la República, en el dictamen C-329-2002 y la sentencia 005-2008 de las 9:15 horas del 15 de abril de 2008, del Tribunal Contencioso Administrativo, Sección Sexta.

En ese mismo sentido, también se tiene lo dispuesto por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, que en lo que nos interesa ha manifestado:

"[] V.-Fijaciones tarifarias. Principios regulatorios. En los contratos de concesión de servicio público (dentro de estos el de transporte remunerado de personas), de conformidad con lo estatuido por los artículos 5, 30 y 31 de la Ley no. 7593, corresponde a la ARESEP fijar las tarifas que deben cancelar los usuarios por su prestación. Ese cálculo, ha de realizarse conforme al principio del servicio al costo, en virtud del cual, según lo señalado por el numeral 3 inciso b) de la Ley no. 7593, deben contemplarse únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la

actividad. Para tales efectos, el ordinal 32 ibidem establece una lista enunciativa de costos que no son considerados en la cuantificación económica. A su vez, el numeral 31 de ese mismo cuerpo legal establece pautas que también precisan la fijación, como es el fomento de la pequeña y mediana empresa, ponderación y favorecimiento del usuario, criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, eficiencia económica, entre otros. El párrafo final de esa norma expresa que no se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias, postulado que cumple un doble cometido. Por un lado, se insiste, dotar al operador de un medio de retribución por el servicio prestado que permita la amortización de la inversión realizada para prestar el servicio y obtener la rentabilidad que por contrato le ha sido prefijada. Por otro, asegurar al usuario que la tarifa que paga por el transporte obtenido sea el producto de un cálculo matemático en el cual se consideren los costos necesarios y autorizados, de manera tal que se pague el precio justo por las condiciones en que se brinda el servicio público. Este aspecto lleva a que el proceso tarifario constituya una armonía entre ambas posiciones, al punto que se satisfagan los derechos de los usuarios, pero además el derecho que se deriva del contrato de concesión, de la recuperación del capital y una ganancia justa. Por ende, si bien un principio que impregna la fijación tarifaria es el de mayor beneficio al usuario, ello no constituye una regla que permita validar la negación del aumento cuando técnicamente proceda, siendo que en esta dinámica debe imperar un equilibrio justo de intereses, lo que logra con un precio objetivo, razonable y debido. En su correcta dimensión implica un servicio de calidad a un precio justo. Con todo, el incremento tarifario dista de ser un fenómeno automático. Está sujeto a un procedimiento y su viabilidad pende de que luego del análisis técnico, se deduzca una insuficiencia económica. En este sentido, la ARESEP se constituye en la autoridad pública que, mediante sus actuaciones, permite la concreción de esos postulados que impregnan la relación de transporte público. Sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios. □ (Véase sentencia No. 577 de las 10 horas 20 minutos del 10 de agosto de 2007).

En el ejercicio de esas competencias, debe considerar lo dispuesto en la Ley 7593, específicamente los artículos 1, 3, 31 y 45 y en el artículo 16 de la Ley General de la Administración pública.

Ley N° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos establece:

Artículo 1. □Transformación□ La Autoridad Reguladora no se sujetará a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan en esta Ley; no obstante, estará sujeta al Plan nacional de desarrollo, a lo

planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo □.

Artículo 3. □Definiciones. Para efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos: a) Servicio Público. El que por su importancia para el desarrollo sostenible del país sea calificado como tal por la Asamblea Legislativa, con el fin de sujetarlo a las regulaciones de esta ley. b) Servicio al costo: principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31 □ □

Artículo 4. □Objetivos: □ e) Coadyuvar con los entes del Estado, competentes en la protección del ambiente, cuando se trate de la prestación de los servicios regulados o del otorgamiento de concesiones □

Artículo 5. □Funciones: En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas □ Los servicios públicos antes mencionados son: □

f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas □ □

Artículo 9. □Concesión o permiso □ La Autoridad Reguladora continuará ejerciendo la competencia que la Ley No. 7200 y sus reformas, del 28 de setiembre de 1990, le otorgan al Servicio Nacional de Electricidad □

Artículo 25. □La Autoridad Reguladora emitirá los reglamentos que especifiquen las condiciones de calidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima con que deberán suministrarse los servicios públicos, conforme los estándares específicos existentes en el país o en el extranjero para cada caso □

Artículo 31. □Fijación de tarifas y precios: Para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, la Autoridad Reguladora tomará en cuenta las estructuras productivas modelo para cada servicio público, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestadoras. La Autoridad Reguladora deberá aplicar modelos de ajuste anual de tarifas, en función de la modificación de variables externas a la administración de los prestadores de los servicios.

Los criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, conservación de energía y eficiencia económica definidos en el Plan nacional de desarrollo, deberán ser elementos centrales para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos. No se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras del servicio público.

[□]

De igual manera, al fijar las tarifas de los servicios públicos, se deberán contemplar los siguientes aspectos y criterios, cuando resulten aplicables:

- a) *Garantizar el equilibrio financiero.*
- b) *El reconocimiento de los esquemas de costos de los distintos mecanismos de contratación de financiamiento de proyectos, sus formas especiales de pago y sus costos efectivos; entre ellos, pero no limitados a esquemas tipo B: (construya y opere, o construya, opere y transfiera, BOO), así como arrendamientos operativos y/o arrendamientos financieros y cualesquiera otros que sean reglamentados.*
- c) *La protección de los recursos hídricos, costos y servicios ambientales. (Así reformado, todo el artículo, por el artículo 41, inciso g) de la Ley 8660 de 8/8/2008, publicada en el Alcance 31, a La Gaceta 156 del 13/8/2008)□*

Artículo 45. □Órganos de la Autoridad Reguladora La Autoridad Reguladora tendrá los siguientes órganos:

- a) *Junta Directiva.*
- b) *Un regulador general y un regulador general adjunto.*
- c) *Superintendencia de Telecomunicaciones (SUTEL).*
- d) *La Auditoría Interna.*

La Junta Directiva, el regulador general, el regulador general adjunto y los miembros de la SUTEL, ejercerán sus funciones y cumplirán sus deberes en forma tal, que sean concordantes con lo establecido en el Plan nacional de desarrollo, en los planes de desarrollo de cada sector, así como con las políticas sectoriales correspondientes.
(□)□

Ley General de la Administración Pública establece:

Artículo 16. 1. En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia. 2. El Juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad.

La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, al tenor de lo establecido en el artículo inciso 2), sub inciso c) del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados se encuentra facultada para dictar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos mercados. Dicho reglamento fue publicado en el Alcance 13 a La Gaceta No. 69, del 8 de abril de 2009 y sus reformas.

El procedimiento para tal efecto, es el de la audiencia pública, establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, que dispone:

Artículo 36. □Asuntos que se someterán a audiencia pública. Para los asuntos indicados en este artículo, la Autoridad Reguladora convocará a audiencia, en la que podrán participar las personas que tengan interés legítimo para manifestarse. Con ese fin, la Autoridad Reguladora ordenará publicar en el diario oficial La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, los asuntos que se enumeran a continuación:

a) Las solicitudes para la fijación ordinaria de tarifas y precios de los servicios públicos. □

d) La formulación o revisión de los modelos de fijación de precios y tarifas, de conformidad con el artículo 31 de la presente Ley.

Para estos casos, todo aquel que tenga interés legítimo podrá presentar su oposición o coadyuvancia, por escrito o en forma oral, el día de la audiencia, momento en el cual deberá consignar el lugar exacto o el número de fax, para efectos de notificación por parte de la ARESEP. En dicha audiencia, el interesado deberá exponer las razones de hecho y de derecho que considere pertinentes.

La audiencia se convocará una vez admitida la petición y si se han cumplido los requisitos formales que establece el ordenamiento jurídico. Para este efecto, se publicará un extracto en el diario oficial La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, con veinte (20) días naturales de anticipación a la celebración de la audiencia.

Tratándose de una actuación de oficio de la Autoridad Reguladora, se observará el mismo procedimiento.

Para los efectos de legitimación por interés colectivo, las personas jurídicas organizadas bajo la forma asociativa y cuyo objeto sea la defensa de los derechos de los consumidores o de los usuarios, podrán registrarse ante la Autoridad Reguladora para actuar en defensa de ellos, como parte opositora, siempre y cuando el trámite de la petición tarifaria tenga relación con su objeto. Asimismo, estarán legitimadas las asociaciones de desarrollo comunal u otras organizaciones sociales que tengan por objeto la defensa de los derechos e intereses legítimos de sus asociados.

Las personas que estén interesadas en interponer una oposición con estudios técnicos y no cuenten con los recursos económicos necesarios para tales efectos, podrán solicitar a la ARESEP, la asignación de un perito técnico o profesional que esté debidamente acreditado ante este ente, para que realice dicha labor. Esto estará a cargo del presupuesto de la Autoridad Reguladora. Asimismo, se faculta a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para que establezca oficinas regionales en otras zonas del país, conforme a sus posibilidades y necesidades.

El artículo 30 de la Ley 7593 y sus reformas faculta a la ARESEP, a realizar fijaciones extraordinarias de tarifas cuando se presenten los supuestos establecidos por el legislador, que son los siguientes: cuando se produzcan variaciones importantes en el entorno económico por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste.

El artículo 31 de la citada ley define en su párrafo tercero las condiciones de los modelos automáticos de ajuste, de la siguiente manera:

La Autoridad Reguladora deberá aplicar modelos de ajuste anual de tarifas, en función de la modificación de las variables externas a la administración de los prestadores de los servicios, tales como inflación, tipos de cambio, tasas de interés, precios de hidrocarburos, fijaciones salariales realizadas por el Poder Ejecutivo y cualquier otra variable que la Autoridad Reguladora considere pertinente

La aprobación y aplicación del modelo de ajuste tarifario automático que se propone en este informe se fundamenta en los citados artículos 30 y 31 de la Ley 7593, ya que cumple con la segunda condición que establece el artículo 30 para efectuar fijaciones extraordinarias de tarifas: la de que se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste. Esa condición se cumple, porque □ en concordancia con lo que expresa el artículo 31 de la Ley 7593 □ los componentes del costo del servicio remunerado de transporte por autobús que se ajustan con el modelo varían en función de fijaciones de precios realizadas por actores independientes de los prestadores de ese servicio.

El procedimiento para llevar a cabo las fijaciones tarifarias extraordinarias está basado en lo establecido en el voto número 2007-11266 de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, y en las resoluciones RRG-9233-2008 y RRG-7205-2007 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, resulta claro que la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora es la competente para emitir las metodologías tarifarias de los servicios públicos regulados incluyendo los servicios de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para lo cual deberá seguir el procedimiento de audiencia pública en el que se garantice la participación ciudadana y para la emisión de las mismas deberá observar el principio de servicio al costo, las reglas de la ciencia y la técnica y las disposiciones generales emitidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

De acuerdo con el marco legal, así como los documentos citados anteriormente, se encuentra sustento para elaborar un modelo automático de ajuste para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.

Propuesta sometida a audiencia pública

- II.** Que en la elaboración de la propuesta de □Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús□ que se remitió a audiencia pública por medio del expediente OT-057-2011, se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:
1. La necesidad de restituir a los prestadores del servicio de transporte público por autobús aquellos recursos financieros necesarios para la prestación de ese servicio, que están asociados con variables externas al ámbito de la administración del servicio.

2. Se pretende asegurar las condiciones necesarias para la sostenibilidad financiera y, por lo tanto, para la continuidad operativa, del servicio de transporte público por autobús.
 3. El reconocimiento de los ajustes tarifarios determinados sobre la base de este modelo, debe sujetarse al marco establecido por el principio de servicio al costo que protege a los usuarios.
- III.** Que los criterios específicos que orientaron la elaboración de la citada propuesta incluyen:
1. Identificar los principales costos de operación que están fuera del control de los operadores, determinándose que corresponden a los rubros de combustibles, salarios del personal técnico operativo, insumos de mantenimiento y gastos administrativos.
 2. Establecer que los demás rubros están expresamente excluidos de la modalidad de ajuste automático considerada en este documento.
 3. Reconocer que los rubros de combustibles, salarios del personal técnico operativo, insumos de mantenimiento y gastos administrativos constituyen insumos en la estructura de costos que muestran variaciones producto de condiciones del mercado o de fijaciones por parte de actores independientes de los prestadores de los servicios.
 4. Reconocer los cambios en los precios asociados con los rubros citados mediante un modelo que permita reflejar en las tarifas, de manera semestral, estas variaciones.
- IV.** Que de conformidad con el oficio 201-CDR 02011 del 9 de diciembre, de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, que sirve de sustento a la presente resolución, se extraen los principales argumentos de los opositores y coadyuvantes, cuyo resumen y análisis es el siguiente:

[]

4.1. Respuestas generales

Considerando que varios opositores se refirieron a temas comunes, en primer lugar se presentan algunas respuestas de carácter general.

a) Mecanismo de aplicación del modelo

Atendiendo a varios planteamientos acerca del mecanismo de aplicación del modelo, se decidió modificarlo de la siguiente forma:

El modelo automático de ajuste de las tarifas de buses se aplicará semestralmente, el 1° de enero y el 1° de julio de cada año, de acuerdo con el comportamiento registrado por las variables seleccionadas: combustible, salarios, insumos de mantenimiento y gastos administrativos. El porcentaje de cambio registrado por el conjunto de estas cuatro variables se aplicará proporcionalmente sobre la totalidad de los costos. Así, si se diera un cambio del 10% en este conjunto de variables, que representan el 75,67% del total de los costos, el ajuste que se aplicaría es de 10% multiplicado por 75.67%, equivalente al 7.57%.

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

Con el fin de ajustarse a las monedas disponibles, si la variación en los costos da origen a un ajuste tarifario en un valor intermedio entre los múltiplos de cinco colones, se ajustará al límite inferior o superior más cercano.

b) Parámetros del modelo

Con respecto a los ponderadores de la estructura de costos utilizada, la Autoridad Reguladora reconoce la necesidad de revisar y actualizar tanto las proporciones internas de los distintos componentes de costo de la actividad, como sus coeficientes de rendimiento; para lo cual se está ejecutando un proyecto específico. Mientras tanto, es necesario seguir utilizando los parámetros vigentes, para poder aplicar los ajustes de manera oportuna. Cuando se cuente con los resultados de ese estudio, se procederá a incorporarlos en el modelo, siguiendo los procedimientos establecidos.

4.2. Respuestas específicas

1. El señor Olman Bonilla Oconitrillo, cédula 2-327-523 en calidad de usuario, que indica que (folios 13 al 14):

a. Con relación a la aplicación del modelo automático, el opositor considera que quedan excluidas del reconocimiento total, comprobado técnicamente, las rutas que por alguna razón no tuvieron ajuste en el proceso inmediato anterior. Propone, aplicar como pauta para el ajuste en este modelo la resolución RRG-127-2010 "Las fijaciones nacionales utilizan como base las tarifas establecidas para cada ruta, según corresponda a la última fijación tarifaria vigente sea esta individual o general." Considera que se atenta contra: 1- Equilibrio financiero (art 31 Ley 7593) 2- Violenta principios jurídicos básicos: imposición de un mismo castigo por un mismo hecho. 3- El problema se agrava para las empresas que eventualmente estarían en esa situación, porque en la siguiente fijación y aplicación del modelo automático, cuando ya dispongan de los documentos pertinentes, al existir la disposición "Para determinar el ajuste tarifario de cada ruta en particular, las variaciones se calculan a partir de la fijación general inmediata anterior, o de su última fijación individual (si la hubiere) posterior a la inmediata anterior," al colocar la frase "o de su última fijación individual posterior a la general inmediata anterior", estaría excluyendo en esta nueva fijación tarifaria, una vez más el ajuste no reconocido a las empresas que por alguna razón no lo tuvieron en la anterior fijación aplicada a través del modelo automático.

Respuesta: En el caso particular descrito por el opositor, lo que procede es que este gestione la revisión ordinaria individual de la tarifa correspondiente a la ruta servida. Lo anterior, debido a que el modelo de ajuste automático está dirigido a la aplicación de ajustes a la industria de servicios de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, tomada en su conjunto, y no al análisis de casos que requieren un estudio individualizado.

2. Defensoría de los Habitantes, representada por Ana Karina Zeledón Lépiz, Directora de Asuntos Económicos y Rodney Lazo Murillo (folios 83 al 90), que indican que:

a. Aparentemente el objetivo único del modelo es la restitución de los recursos financieros a los prestatarios, en las fijaciones de tarifas no se ocupa de salvaguardar los intereses de los usuarios. Se argumenta que hay un sesgo hacia los intereses del prestatario en menoscabo de los intereses de los usuarios y consumidores. Se expresa que lo que se considera que son los objetivos básicos de la institución no se abordan integralmente en el modelo; se afirma que esos objetivos son los siguientes: armonización de los intereses de los consumidores usuarios y prestatarios, y búsqueda del equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestatarios de los servicios públicos.

Respuesta: En la argumentación referida anteriormente, se refleja una visión dicotómica y mutuamente excluyente de los intereses de los operadores y los de los consumidores. En los hechos, esto no es así, porque existe un campo importante de coincidencia entre los intereses de ambos actores. En concreto: en la medida en que se genere la base financiera necesaria para la continuidad del servicio en el largo plazo, se están satisfaciendo los intereses de los operadores y de los usuarios a la vez. Si se supera la visión dicotómica antes mencionada, se puede entender entonces esa complementariedad entre el objetivo de sostenibilidad financiera de las empresas prestadoras de servicios regulados y los objetivos de la Aresep establecidos en el artículo 4 de la Ley 7593 que aluden a la armonización de los intereses de usuarios y prestadores de los servicios regulados. Por otra parte, hay que tener presente que el modelo propuesto solamente justifica y permite los niveles de ajuste tarifario extraordinario que sean indispensables para cubrir los aumentos que hayan tenido lugar, en los componentes de costo considerados. Por esa razón, el modelo se apega al principio de servicio al costo, cuyo cumplimiento está establecido dentro de los objetivos de la Aresep en el citado artículo 4 de la Ley 7593. Este objetivo, conviene notar, apunta directamente hacia la defensa de los intereses de los usuarios. Adicionalmente, hay que considerar que la aplicación del modelo tiene un carácter neutral, ya que puede implicar tanto un incremento como una reducción de las tarifas vigentes.

b. El cálculo del costo de la canasta de insumos no debe ser realizado por ARESEP. Se propone que se contrate una encuesta periódica con el INEC. Argumenta falta de transparencia metodológica y que la encuesta actual no presenta la rigurosidad metodológica que un estudio de este tipo demanda.

Respuesta: En relación con la responsabilidad y metodología de ejecución de la encuesta, la Defensoría no presenta ningún sustento legal ni técnico para argumentar falta de transparencia o rigurosidad, en un procedimiento que la ARESEP asume bajo su tutela, en el ejercicio de las competencias que la Ley le otorga.

c. Se opone al uso de la estructura de costos y de los ponderadores del modelo, pues se consideran obsoletos. Se propone que la ARESEP contrate o realice un estudio de costos a la brevedad posible, a nivel nacional, con miras a actualizar las tarifas de este servicio de forma oportuna, transparente y objetiva, sin causar perjuicios a los usuarios, y que no use los ponderadores incluidos en el valor del disparador hasta que no se elabore un nuevo modelo tarifario que muestre los valores de los ponderadores en la actualidad.

Respuesta: En relación con esta oposición y otras similares, se remite al punto 4.1.b) de consideraciones generales de esta sección, en que se acoge esta observación y se informa que está en proceso un estudio específico sobre el tema planteado.

d. Utilización como límite o parámetro de referencia para activar los ajustes el 5% previsto en el artículo 31 de la ley 3503. Se deben cumplir las demás condiciones de ese artículo, el cual se refiere a rutas individuales y no a fijaciones generales de la industria. Se debe demostrar mediante un estudio técnico la justificación del parámetro para la activación de la fórmula. Los costos considerados en el disparador corresponden al 75% de los costos totales, de acuerdo con el art. 31 de la 3503, debe aplicarse cuando hay una variación en la estructura general de costos, del 100% de los costos, por lo que el uso del 5% no es metodológicamente correcto. Se desvirtúa el principio del servicio al costo, ya que no es procedente metodológicamente aumentar por regla de tres los pesos relativos del 75% de la estructura para simular el 100% de la misma y aplicar el parámetro o valor crítico. No se conoce la evolución del restante 25% de los costos, los cuales podrían ser menores o mayores. Se debe definir un nuevo parámetro con la justificación técnica y someter nuevamente a audiencia pública. El valor crítico del 5% de la Ley 3503, es aplicable cuando se altera el equilibrio económico del servicio y no necesariamente cuando se altera el equilibrio financiero del mismo, la evaluación económica considera los beneficios y costos como conceptos más amplios que en términos financieros; se debe replantear el modelo con la respectiva justificación.

Respuesta: Atendiendo a esta oposición y a lo planteado en otras, se decidió modificar el mecanismo de aplicación del modelo automático, tal como se ilustra en el punto 4.1.a) de las respuestas generales presentadas en esta sección. Como puede apreciarse, el mecanismo de aplicación ajustado es más sencillo y transparente.

e. Considera que el modelo propuesto presenta un sesgo hacia el alza en las tarifas de transporte. Debe evaluarse la pertinencia de un límite o parámetro diferente para la activación del modelo. Las variables consideradas (combustibles, salarios, gastos en mantenimiento y gastos administrativos) están muy correlacionadas de manera que las alzas en el precio del combustible, tienden a aumentar el valor de las demás variables, pero las bajas de los precios de los combustibles, dada la rigidez de las demás variables, no presiona a la baja las otras variables. Ello hace que el modelo sea más sensible para aumentos en el precio de los combustibles que para reducciones iguales del mismo.

Respuesta: La correlación entre el costo por combustible y las otras variables de costo de la fórmula no resta validez al procedimiento extraordinario, ya que permanece la necesidad de ajustar oportunamente las tarifas, sin permitir que se acumulen los costos e impacten de forma abrupta a los usuarios. Asimismo, se considera la necesidad de incluir en la fórmula todos estos rubros, pues la Autoridad Reguladora también está sujeta a cumplir con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 7593:

□No se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras del servicio público□

f. El mecanismo de consulta pública del ajuste extraordinario de tarifas no garantiza la participación ciudadana en el sentido más amplio. Solicita a ARESEP que incluya el procedimiento de audiencia pública si se aprueba esta metodología. Argumenta que la Defensoría no comparte el mecanismo utilizado por ARESEP para garantizar la participación ciudadana porque: a) el comportamiento de los precios de los insumos de la actividad del transporte público no se mueve con la misma celeridad que el precio de los combustibles, lo cual le otorga a ARESEP un margen más amplio para monitorear el comportamiento de estos precios, y por lo tanto, la entidad reguladora puede, sin mayor problema, organizarse con base en los plazos que establece el marco jurídico, y de esta forma cumplir el procedimiento de audiencia pública, b) la Sala Constitucional no ha señalado que la "consulta pública" sea el mecanismo adecuado de participación, sólo ordena diseñar un mecanismo de participación. Existen razones por las cuales algunos ciudadanos que tengan interés en oponerse a un ajuste extraordinario de tarifas, no lo puedan hacer por el mecanismo de consulta pública -a pesar de los medios tecnológicos- pero en cambio sí pueden asistir a la audiencia pública. La Defensoría solicita que si se aprueba la presente metodología, lo haga incluyendo el procedimiento de audiencia pública.

Respuesta: La consulta pública ofrece la agilidad requerida en el proceso de ajuste tarifario extraordinario, y además es un medio adecuado para canalizar iniciativas ciudadanas respecto a los ajustes correspondientes. Con el tiempo, la aplicación de ese mecanismo □ y de audiencia pública□ puede ser mejorada, para crear condiciones más propicias para la participación ciudadana en ellas, tanto en cantidad como en calidad. En este sentido, la participación de la Defensoría de los Habitantes puede ser muy importante. Por otra parte, hay que tener presente que la audiencia pública no es el único medio de defensa de los usuarios, quienes tienen oportunidad permanente de plantear sus quejas y denuncias sobre el servicio, ante la Dirección General de Participación del Usuario que está dedicada en exclusiva a la atención de las inquietudes y denuncias que le quieran hacer llegar por cualquier medio. A partir de

ese tipo de denuncias, es posible generar investigaciones y análisis sobre la operación de las rutas por parte de la dependencia de Aresep especializada en regulación de servicios de transporte.

3. Consumidores de Costa Rica, representada por Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz, en su calidad de Presidente y vicepresidente, quienes indican que (folios 92 al 93):

- a. Falta de justificación técnica del peso de los insumos y el resultado de los coeficientes: La justificación violenta los artículos 31 y 35 de la Ley 7593.

Respuesta: En relación con esta oposición y otras similares, se remite al punto 4.1.b) de consideraciones generales de esta sección, en que se acoge esta observación y se informa que está en proceso un estudio específico sobre el tema planteado.

b. Debe establecerse una periodicidad para realizar los estudios que podrían determinar una fijación tarifaria por este tipo de modelos (tal y como se hace en otros servicios regulados, como el de taxi). La aplicación del mecanismo en la forma planteada, podría significar aumentos extraordinarios constantes, lo cual desmotiva la presentación de ajustes individuales y los usuarios se verían imposibilitados de evaluar a las empresas de forma individual.

Respuesta: Sobre este tema, referimos al punto 4.1.a) de las consideraciones generales, en que se da respuesta al planteamiento, estableciendo una periodicidad para la aplicación sistemática del modelo.

c. La activación del modelo automático está planteada únicamente en función de ajustes tendientes a subir las tarifas de buses. Se atenta contra el principio de servicio al costo y del equilibrio entre las necesidades de los prestatarios de los servicios públicos y los usuarios al dejar de lado situaciones de mercado en donde se pueda establecer una rebaja. No se establece un procedimiento que proteja a los usuarios de incrementos puntuales y temporales de alguno de los rubros que se toman en cuenta para la aplicación del modelo. Al ser un procedimiento que permite únicamente alzas en las tarifas de buses y no rebajas, los usuarios quedan completamente indefensos frente a situaciones de mercado de carácter coyuntural que permitan la activación del modelo.

Respuesta: El modelo es neutral en cuanto a la dirección de los ajustes, ya que estos dependen de la dirección en que cambien las variables, las cuales pueden subir o bajar, según las circunstancias del mercado. La normativa vigente prevé los mecanismos necesarios y suficientes para incentivar y facilitar la participación de todos los interesados, incluyendo por supuesto a los usuarios de los servicios.

d. Se violenta lo establecido en el en el art. 31 Ley 3503 y la resolución RJD-073-2011 del 28 de febrero de 2011 de la Junta Directiva de la ARESEP. El punto d. del apartado Otras Reglas de Aplicación del Procedimiento Extraordinario establece que "En la fijaciones individuales subsiguientes a cada extraordinaria, para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 3503. inciso b), 1), cuando el ajuste que resulte del modelo de costos MOPT, sea inferior al 5%. Esto por cuanto la fijación extraordinaria solo otorga una parte del equilibrio financiero general del servicio (estimada en 75%), debido a que excluye de la fórmula, los costos de inversión y las variables operativas específicas de cada ruta (demanda, carreteras, flota) que inciden de manera directa en dicho equilibrio", lo cual no es legal.

Respuesta: Sobre este aspecto, ver el punto 4.1.a) de las respuestas generales, en donde se propone un mecanismo alternativo que atiende lo planteado en esta oposición respecto al disparador. Sin embargo, cabe aclarar que no se comparte el punto de vista expresado por el opositor respecto a la aplicación de la regla de ajuste, sobre la base de la última fijación general y de las individuales posteriores a esta, puesto que de lo contrario se estaría reconociendo un doble ajuste, en aquellos casos en los que se haya anticipado parte del ajuste que se estimó mediante el modelo automático.

4. Asociación Cámara Provincial de Autobuseros Alajuelenses, representada por David Cubero Bonilla, en su calidad de Presidente, quien indica que (folios 94 al 103):

a. Los coeficientes aplicados a las variables de costos y la distribución del peso de estas, no se ajustan a las características y costos reales de operación de las rutas intermontanas o rurales. Se solicita incorporar al modelo una categoría para este tipo de rutas (intermontanas) con sus respectivos estratos, estableciendo la distribución de los pesos de las variables de costos adecuada a las características señaladas. Por ejemplo, el porcentaje de incremento de costo de la variable diesel en relación al ingreso o a la distribución de costos de la tarifa, es más alto en ruta urbana resto del país con características montanas o rurales que en una ruta urbana metropolitana y si se compara con otro tipo de rutas el resultado va a ser muy similar. Esta diferencia no se considera en el modelo propuesto.

Respuesta: El modelo actual no incluye la categoría de rutas intermontanas o rurales. En el "Manual del Sistema Unificado de Clasificación de Rutas de Transporte Colectivo y Especificaciones Técnicas de la Flota del Consejo de Transporte Público", se introduce esta categoría bajo la denominación de "urbanas no planas". Se está ejecutando el proceso de recopilación de información sobre esta categoría, la cual podrá incorporarse al modelo, tal como está previsto en el procedimiento de cálculo del promedio ponderado de los componentes del costo.

b. Analizar tarifas de taxis en su costo de primer kilómetro y relación en corredores comunes en rutas rurales, pues este es un servicio preferencial.

Respuesta: Con respecto a las tarifas de taxis y el costo en los corredores comunes, se indica que el ente rector, establece las rutas de transporte público que considera cumplen con las condiciones de operación y trazado para ser consideradas como corredor común; sin embargo este ente no considera que el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, cumpla con los requisitos de competencia por la demanda en una misma ruta para que se considere que se presenta una situación de corredor común.

Adicionalmente, el concepto de corredor común no se aplica para servicios con modalidades distintas, como sucede en el caso que se solicita, autobús y taxi. Lo anterior sin perjuicio de que la Autoridad Reguladora pueda revisar en la metodología tarifaria del servicio de taxi, los valores del primer kilómetro, y hacer las correcciones correspondientes, en caso de comprobarse que están compitiendo con el servicio de autobús, en las zonas rurales.

5. Compañía Buses San Miguel Higuito S.A., representada por Sergio Valverde Segura, en su calidad de Presidente, (folios 104 al 168); Autobuses Unidos de Coronado S.A., representada por Paulino Rodríguez Corrales, en su calidad de apoderado generalísimo (folios 169 al 243); Compañía Corporación Nacional de Transportes (CONATRA S.A.), representada por Carlos Asdrúbal Quesada Bermúdez, en su calidad de apoderado generalísimo (folios 244 al 278), el Foro Nacional de Transporte por Autobús: Asociación Cámara Nacional de Transportes, representada por Maritza Hernández Castañeda, en su calidad de Presidente; Asociación Cámara de Transportistas de San José, representada por Alex Álvarez Abrahams, en su calidad de Presidente; Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia representada por Janzen Zárate Villalobos, en su calidad de Presidente; Consorcio de Autobuseros de Cartago S.A. representado por Dennis Quirós Solano en su calidad de Presidente; Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico representado por Fernando Quirós Ramírez en

su calidad de Presidente; y la Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la provincia de Guanacaste representada por Dowglas Orlando Arredondo Guevara en su calidad de Presidente (folios 281 al 334); Autotransportes Moravia S.A. representada por Alex Álvarez Abrahams, en su calidad de Presidente (folios 335 al 363); Transportes Paracito S.A., representado por José Ricardo Sáenz Solís, en su calidad de Tesorero (folios 364 al 394); Autotransportes CESMAG S.A. (folios 416 al 477), Empresa Sabanilla S.A. (folios 532 al 584) y Autotransportes Zapote S.A. (folios 478 al 531) representado por Esteban José Ramírez Biolley conocido como Orlando Ramírez Biolley en su calidad de apoderado generalísimo.

Estos opositores presentaron los mismos puntos, argumentos y peticiones, por lo que se responden conjuntamente. Los opositores citados indican:

a. Sobre las variables que origina la estructura de costo del modelo: En gastos administrativos se omitió el gasto de salarios administrativos, que es el más representativo. Se solicita incluir los salarios administrativos como parte del gasto administrativo, ya que representan el 10% del costo de personal de operación y mantenimiento, de acuerdo con la metodología ordinaria de cálculo utilizada por ARESEP (folios 106-107 y 115-116).

Respuesta: Los gastos por salarios administrativos se calculan en el modelo como un porcentaje del costo del personal de operación y mantenimiento y por lo tanto no cambian su porcentaje de variación entre dos fechas determinadas. Los salarios administrativos se excluyen de este modelo pues no corresponden a salarios de choferes, chequeadores o mecánicos, que son los únicos incluidos en la fijación extraordinaria. El costo de los salarios administrativos se considera en las fijaciones ordinarias.

b. El peso relativo que se le está dando a los diferentes insumos, no refleja el peso relativo que estos tienen en el cálculo del costo por kilómetro del modelo ordinario empleado para fijaciones ordinarias, que es el instrumento que técnicamente estimaría de manera más consistente el rubro de mantenimiento y se acerca más a la realidad operativa de las empresas. Se propone que se mantenga el peso relativo del costo por kilómetro de los insumos (folios 110).

Respuesta: Se acogió lo propuesto en esta oposición y se sustituyó el cuadro 4.1. de la metodología presentada a audiencia por el 5.1. de la versión revisada, en el que se refleja el cambio concreto solicitado

c. Se solicita definir de manera exacta los componentes de las fórmulas que reflejan el valor de los insumos para mantenimiento (folio 110).

Respuesta: Se acogió lo propuesto en esta oposición y se agregó el detalle solicitado en los puntos 5.3. y 5.5 del informe revisado de esta metodología.

d. Es importante que en los estudios de mercado se guarde la consistencia entre períodos al comparar precios de insumos, al igual que en cuanto a unidad de medida, características técnicas y marca (folio 113). De la misma manera se deben considerar las actualizaciones de los rendimientos promedios.

Respuesta: Se acogió lo propuesto en esta oposición, respecto a la forma de hacer los estudios de mercado, salvo en lo relativo a las actualizaciones de rendimientos promedios, que normalmente se hacen en periodos más prolongados por su menor variabilidad.

e. Gastos administrativos: En lo que respecta al seguro voluntario, se debe definir un precio promedio simple entre los 5 tipos de buses y considerar que los requerimientos de cobertura se han ampliado a robos, incendios y otros: El valor del bus debe corresponder a una antigüedad de tres años, ya que actualmente el modelo contempla años enteros por unidad, y no prevé fracciones de ellos. Al realizar a encuesta del mercado sobre el costo del seguro voluntario, debe incorporarse la actualización del valor de los buses (folio 116-118).

Respuesta: Las coberturas contempladas en el seguro voluntario son las A y C, de conformidad con el artículo 19 de la Ley 7088. La cobertura A es de responsabilidad civil por lesión o muerte de personas y la cobertura C es de responsabilidad civil por daños a la propiedad de terceros. Estas coberturas están sujetas a las primas por bus que el INS establece anualmente.

f. Se propone que exista un cálculo de disparador para activar el modelo y otro cálculo de disparador para activar la tarifa, ya que desde el momento en que se active el modelo hasta la fecha en que se calcula a tarifa puede transcurrir un período importante (folios 122, 125 y 128).

Respuesta: Véase la respuesta general 4.1.a) de esta sección.

g. El peso relativo de cada componente de la estructura de costos de operación y mantenimiento, debe actualizarse en cada fijación extraordinaria (en el caso del combustible) y en cada fijación nacional (en el caso de los salarios, insumos de mantenimiento y gastos administrativos), a fin de que reflejen la realidad operativa de las empresas operadoras (folios 122-128).

Respuesta: Estos ajustes solo se realizan cuando los pesos relativos cambian en el modelo ordinario.

h. Dada la naturaleza de las fijaciones que se realizarían con base en este modelo, se debería agregar entre las "Otras Reglas de Aplicación del Modelo Tarifario", que no están sujetas a la presentación o cumplimiento de requisitos por parte de los prestadores del servicio público. Lo anterior en virtud del interés público involucrado en la fijación y por tratarse de una potestad reglada de la Administración que debe ejercerse siempre que se produzcan las condiciones que la hacen procedente (folio 131).

Respuesta: Sobre la presentación o cumplimiento de requisitos de admisibilidad se indica que de acuerdo con la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley No. 7593, ésta establece los procedimientos, requisitos y condiciones a que se someterán las peticiones tarifarias. Adicionalmente, la Ley de Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos, Ley No. 8220, establece en su artículo 4º que todo trámite o requisito que sea exigible a un administrado, deberá estar fundamentado en una norma jurídica.

6. El señor Daniel Fernández Sánchez, cédula 1-0926-0826 en calidad de Consejero del Usuario, quien indica que:

a. Sobre el voto salvado de los directivos Emilio Arias y María Lourdes Ehandi: en la sesión extraordinaria 32-2011 de Junta Directiva, del 16 de mayo del 2011, se indica que la propuesta presentada debe ser adicionada, aclarada o corregida en cuanto a los ítems referidos en el oficio 144-SJD-2011 (folios 04 al 05 del OT57-2011), el tema de modificación metodológica es muy sensible e impacta directamente a los usuarios, por lo que es importante la transparencia de la justificación y sustento económico y del respaldo jurídico. El Comité de Regulación debe apegarse a lo solicitado por los usuarios y a la visión, principios y valores que promueve la ARESEP.

Respuesta: El proceso de la presente metodología tarifaria se ha llevado a cabo de acuerdo con lo dispuesto en la sesión extraordinaria 32-2011 de Junta Directiva, del 16 de mayo del 2011, lo cual es válido y de acatamiento obligatorio.

b. Sobre un modelo de ajuste automático, se indica que el modelo propuesto no es de carácter extraordinario y por ello cada fijación debe someterse a procedimiento de audiencia pública. Señala que las variables de costo seleccionadas no se pueden considerar imprevisibles y no controlables, por lo tanto, no se pueden incluir en un modelo de ajuste automático. Algunas de estas variables cuentan con mecanismos de ajuste automático, o fijación periódica por una institución estatal. Este hecho, no permite que puedan considerarse previsibles o controlables, ya que los mecanismos de ajuste automático precisamente buscan reflejar su variabilidad en el tiempo.

Respuesta: Variables tales como el combustible y los salarios, citados por el opositor, están expresamente señaladas en la Ley 7593, como ejemplos de variables de costo externas a la gestión de los operadores. Por tanto, se considera apropiado que la Junta Directiva, dentro de sus potestades, haya seleccionado estas variables para que se incorporen en el modelo de ajuste automático.

c. Sobre la encuesta de insumos, el modelo propone sustituir el tipo de cambio por un promedio ponderador de 8 insumos; sin embargo no se explica de donde salen las ponderaciones ni su sustento; se menciona que se establecieron con base en valores de los coeficientes de consumo de un cuadro del cual tampoco se explica de donde sale.

Respuesta: Los valores de los coeficientes de consumo provienen del modelo formulado por el MOPT y adoptado por la ARESEP en su oportunidad. La ARESEP está en proceso de actualizar los valores correspondientes a estos coeficientes de consumo. Para obtener las ponderaciones, se multiplican los precios y coeficientes de consumo, lo que permite traducir las unidades físicas a costos por kilómetro recorrido. Seguidamente, se calcula la proporción de cada ítem de costo por kilómetro, respecto al costo total por kilómetro del grupo de gastos a que pertenece.

d. Adicionalmente en cuanto al procedimiento de cálculo de la encuesta; la solicitud de cotizaciones o facturas a por lo menos 3 distribuidores no refleja el verdadero costo de los insumos para los autobuseros; no incluyen los descuentos para mayoristas ni el poder de negociación; no se indica si los locales minoristas serán siempre los mismos.

Respuesta: Con el fin de aumentar la representatividad de los datos de precios de los insumos, se cotizará cada tipo de insumo a al menos cinco proveedores. Los insumos se cotizarán en presentaciones usuales, como sigue: a) Los aceites en estañones de 55 galones, b) El líquido de frenos en cajas de 12 pintas, c) la grasa en cubetas de 50 kilos. Se cotizarán seis llantas del modelo de referencia (llanta nueva tipo 295/80R22.5). d) En cuanto a los reencauches y neumáticos, se cotizará el costo de una unidad. Por otra parte, aunque los precios al por menor sean mayores que al por mayor, el modelo incorpora el cambio relativo en los precios de los mismos, dado un coeficiente de consumo.

e. Se propone además calcular un promedio simple de las cotizaciones, lo que incentiva la ineficiencia; se propone utilizar el valor mínimo de las tres cotizaciones de manera que el consumidor no tenga que pagar las imperfecciones del mercado.

Respuesta: A fin de aumentar la representatividad de la encuesta de precios de mercado de los insumos, se incrementó el número de cotizaciones de cada ítem de 3 a 5. El uso del valor promedio se considera más representativo que la cotización más baja, dado que los operadores no se abastecen de un solo proveedor y el precio más bajo puede estar afectado por descuentos temporales o promociones comerciales especiales.

f. Sobre los "pesos ponderados" en la propuesta se indican los siguientes pesos de la estructura de costos:

	Combustible	Salarios	Mantenimiento	Administrativos
Promedio	20,79%	21,19%	25,24%	8,46%
Total	75,67%			
Ponderación respecto al Total	27,47%	28,00%	33,35%	11,17%

Estos pesos tienen más de siete años de no actualizarse, por lo que pueden diferir de la realidad. No se presenta la justificación técnica del cálculo de cada uno de los pesos.

Respuesta: En relación con este tema, véase lo indicado en la respuesta general 4.1.b)

g. Sobre la fecha de corte: el modelo propone la fecha de corte sea el día en que el modelo se active; si el modelo se activa, aun cuando se sepa que el combustible disminuirá la siguiente semana y el disparador llegaría a menos del 5%, el aumento se otorgaría violentando el principio de servicio al costo. Se propone actualizar las variables al día de presentación de las oposiciones o coadyuvancias.

Respuesta: Con respecto a este tema, véase lo indicado en la respuesta general 4.1.a) sobre el nuevo mecanismo de aplicación del modelo.

h. Petitoria:

1. Se archive la petición de solicitud de oficio de la Autoridad Reguladora para determinar el Modelo Automático de Ajuste para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús Expediente OT-057-2011.
2. Para una futura propuesta se tome en consideración lo externado por los directivos Emilio Arias y María Lourdes Echandi en la sesión extraordinaria 32-2011 de la Junta Directiva del 16 de mayo de 2011.
3. El estudio de nuevas metodología se sometan a Audiencia Pública con la aprobación unánime de la Junta Directiva.
4. No se elimine el procedimiento de Audiencia Pública para los nuevos modelos.
5. Se presenten las justificaciones técnicas de los cuadros 1, 2 y 3 del OT-057-2011.
6. Replantear la encuesta de insumos y su metodología.
7. Proponer que la fecha de corte sea el día de celebración de la Audiencia Pública.

Respuesta: En concordancia con los argumentos dados en respuesta a cada una de las objeciones de este opositor, se declaran sin lugar las peticiones, excepto la 6.

- V. Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es dictar el procedimiento metodológico correspondiente al Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobústal y como se dispone.

POR TANTO:

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS RESUELVE:

- I. Establecer el siguiente procedimiento metodológico correspondiente al Modelo Automático de Ajuste para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús

i. **Objetivo**

La propuesta de modelo tarifario que se plantea en este acto tiene el objetivo de reconocer oportunamente en las tarifas, los cambios ya sean aumentos o disminuciones- en los precios de ciertos componentes de costos fijados por actores externos a la administración del servicio. En términos generales, ese objetivo apunta en el sentido de asegurar las condiciones necesarias para la sostenibilidad financiera y, por lo tanto, para la continuidad operativa, del servicio de transporte público por autobús. Este reconocimiento debe realizarse respetando en todo momento los límites establecidos por el principio de servicio al costo que protege a los usuarios.

ii. **Alcance**

El alcance del modelo está delimitado por los siguientes criterios:

- a. Se aplica con periodicidad semestral, iniciando el proceso el primer día hábil de enero y de julio de cada año.
- b. Se aplica en todo el territorio nacional.
- c. Se aplica a todos los estratos y categorías de ruta, cuyos titulares cumplan la normativa vigente.
- d. Se aplica a un subconjunto de los costos totales de operación de las rutas de buses, constituido por rubros cuyos precios los fijan agentes externos al operador, limitados en este caso a los rubros de combustibles, salarios del personal técnico operativo, insumos de mantenimiento y gastos administrativos. Los demás rubros están expresamente excluidos de esta modalidad de ajuste.

iii. Descripción General

El modelo busca determinar el ajuste necesario en las tarifas del servicio de buses, debido a las variaciones en los rubros de costos originadas en la fijación de precios por parte de agentes externos a la administración del operador. Estos rubros incluyen cuatro tipos de costos: 1) combustibles, 2) salarios del personal técnico operativo, 3) insumos de mantenimiento y 4) gastos administrativos. El conjunto de estos cuatro rubros constituye un porcentaje de la estructura del costo total específico para cada categoría de ruta y excluye elementos tales como la depreciación, la remuneración del capital invertido y otros gastos.

Cada uno de los rubros individuales de costos citados, tiene un peso relativo o ponderación en la estructura general de costos de cada categoría de ruta, constituida por el conjunto de los cuatro rubros. Así, la variación general en el costo de los cuatro rubros se obtiene de la suma de las variaciones individuales de los costos, multiplicadas por su peso relativo.

Por otra parte, como los cuatro rubros constituyen una fracción de la estructura de costo total, que varía de una categoría ruta a otra, debe convertirse la variación observada en esa fracción, en su equivalente al 100% de los costos. Determinado el porcentaje de ajuste en la tarifa total, se multiplica por la tarifa vigente en cada ruta, a fin de obtener la tarifa final. Este ajuste (positivo o negativo) se suma a la tarifa actual de cada ruta, a fin de obtener la nueva tarifa.

iv. Formulación general

Con base en la exposición anterior, el modelo general de ajuste puede expresarse con la siguiente fórmula:

$$t_1 = t_0 * (1 + I_i) \quad \text{Fórmula 1:}$$

Donde:

- t₁: Tarifa resultante de aplicar la variación generada por el Índice de ajuste automático (I_i) a la tarifa vigente en cada caso.
- t₀: Tarifa fijada por la Autoridad Reguladora vigente en cada caso al momento de aplicar el nuevo ajuste automático semestral.

I_i : Índice general de ajuste automático de las tarifas del pliego.

I : Cada tarifa del pliego.

En el cuadro x.1. se presenta el peso relativo de cada rubro individual de costos (combustibles, salarios del personal técnico operativo, insumos de mantenimiento y gastos administrativos) dentro del total de costos sujetos a ajuste automático, así como la proporción que representan esos cuatro rubros, tomados en su conjunto, respecto al costo total.

v. Índice general de ajuste automático

El índice general de ajuste automático (I_i) se utiliza para determinar el valor de ajuste porcentual a efectuar en cada semestre y se expresa a como sigue:

Fórmula 2:

$$I_i = \left(\frac{PC_1}{PC_0} - 1 \right) + PPC + \left(\frac{SMT_1}{SMT_0} - 1 \right) + PPS + \left(\frac{CM_1}{CM_0} - 1 \right) + PPM + \left(\frac{CGA_1}{CGA_0} - 1 \right) + PPGA$$

Donde:

I_i : Índice general de ajuste automático de las tarifas del pliego.

PC_1 : Precio por litro de diesel, fijado por la Autoridad Reguladora, determinado como el promedio simple del valor diario de este combustible durante el semestre inmediato anterior al inicio de la aplicación de la nueva tarifa.

PC_0 : Precio por litro de diesel, fijado por ARESEP, utilizado en la fijación general inmediata anterior.

PPC : Peso relativo promedio del combustible dentro de la estructura de costos actualmente utilizada para las fijaciones ordinarias, o dentro de la que se determine en el futuro modelo de fijación ordinaria, ponderado por su valor proporcional con respecto al total de las cuatro variables de costo que entran en la composición de dicho índice.

SMT_1 : Salario mínimo por jornada ordinaria decretado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para el sector Transportes, vigente a la fecha de inicio del semestre en que se aplicará la nueva tarifa, como promedio ponderado de las categorías de Trabajador Especializado (Chofer), Trabajador Calificado (Mecánico) y Trabajador No Calificado (Chequeador), más 20%, según los factores de cantidad de mano de obra por vehículo, que se establecen en el modelo de fijación ordinaria. El 20% adicional al salario mínimo corresponde a un ajuste especial de jornada originado en

las prácticas laborales de esta industria y que está incorporado en el modelo de fijación ordinaria vigente. Este componente no incluye salarios de personal administrativo.

SMT₀: Salario mínimo decretado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por jornada ordinaria, como promedio ponderado de las categorías de Trabajador Especializado (Chofer), Trabajador Calificado (Mecánico) y Trabajador No Calificado (Chequeador), utilizado en la fijación general inmediata anterior.

PPS: Peso relativo promedio de los salarios dentro de la estructura de costos actualmente utilizada para las fijaciones ordinarias, o dentro de la que se determine en el futuro modelo de fijación ordinaria, ponderado por su valor proporcional con respecto al total de las cuatro variables de costo que entran en la composición de dicho índice.

CIM₁: Costo total de insumos para mantenimiento, vigente a la fecha de finalización del semestre inmediato anterior al inicio de la aplicación de la nueva tarifa, establecido de conformidad con el procedimiento de encuesta de precio de los insumos descrito en el punto 5.6.

CIM₀: Costo total de insumos para mantenimiento, vigente en la fijación general inmediata anterior, establecido de conformidad con el procedimiento de encuesta de precio de los insumos descrito en el punto 5.6.

PPIM: Peso relativo promedio de los insumos para mantenimiento dentro de la estructura de costos actualmente utilizada para las fijaciones ordinarias, o dentro de la que se determine en el futuro modelo de fijación ordinaria, ponderado por su valor proporcional con respecto al total de las cuatro variables de costo que entran en la composición de dicho índice.

CGA₁: Costo total de gastos administrativos (seguro obligatorio □SOA-, impuesto de ventas sobre SOA, impuesto a favor de las municipalidades, Ley 7088 y reformas, impuesto a la propiedad de bienes muebles, timbre de fauna silvestre, seguro voluntario con coberturas A y C, revisión técnica vehicular, canon de regulación y canon del CTP), vigente a la fecha de finalización del semestre inmediato anterior, o el declarado vigente a la fecha de inicio de la nueva fijación tarifaria semestral, el que resulte más actual.

CGA₀: Costo total de gastos administrativos vigente en la fijación general inmediata anterior.

PPGA: Peso relativo promedio de los gastos administrativos dentro de la estructura de costos actualmente utilizada para las fijaciones ordinarias, o dentro de la que se determine en el futuro modelo de fijación ordinaria, ponderado por su valor proporcional con respecto al total de las cuatro variables de costo que entran en la composición de dicho índice.

i: Cada tarifa del pliego.

vi. Costo de combustible

El costo de combustible es el resultado de la multiplicación del precio del diesel por el coeficiente de consumo de diesel, en litros / km. El costo del combustible se define como el precio por litro de diesel, fijado por la ARESEP, determinado como el promedio simple del valor diario de este combustible durante el semestre inmediato anterior al inicio de la aplicación de la nueva tarifa. El coeficiente de consumo de diesel tiene el valor de 0,42 litros / km está sujeto a variación de acuerdo con los estudios de estructuras productivas del modelo de transporte público por autobús para el procedimiento ordinario, que realice la Autoridad Reguladora.

vii. Costo de salarios

El costo de salarios es la suma de los costos asociados con tres tipos de salarios: de choferes, de chequeadores/despachadores, y de mecánicos. A la vez, cada uno de esos costos se establece a partir de la multiplicación del respectivo salario mínimo □ publicado en el diario oficial La Gaceta, vigente a la fecha de inicio de la nueva fijación tarifaria semestral □ por el coeficiente de utilización de cada uno de los recursos humanos cuyo salario se toma en cuenta.

Los coeficientes son los siguientes: 1,9 para choferes por vehículo, 0,3 para chequeadores/despachadores por vehículo, y 0,8 para mecánicos por vehículo. Su valor está sujeto a variación de acuerdo con los estudios de estructuras productivas del modelo de transporte público por autobús para el procedimiento ordinario, que realice la Autoridad Reguladora.

viii. Costo de mantenimiento**A. Procedimiento de cálculo**

El costo total de los insumos de mantenimiento se puede expresar de la siguiente forma:

$$C^t = \sum_{i=1}^n P_i^t \cdot Q_i^{t-1}$$

Donde:

- C^t : Costo total de insumos para mantenimiento en el periodo t (periodo en estudio) por unidad de consumo.
- P_i^t : Precio del insumo i, en el periodo t, correspondiente al promedio obtenido de la encuesta realizada en el último mes del semestre inmediato anterior a aquel en que se aplicará la nueva tarifa.
- Q_i^{t-1} : Coeficientes del insumo i por unidad de consumo (i.e. litros/km; kg/km; unidades/km), en el periodo de referencia (última actualización de coeficientes de consumos). Se aclara que Q_i no está relacionado con la cantidad total del insumo.
- t: Subíndice que señala al periodo en estudio.
- t-1: Subíndice que señala al periodo de referencia o base.
- i: Cada tipo de insumo de mantenimiento. Incluye aceites, líquido de frenos, grasa, llantas, reencachos y neumáticos.

El modelo de ajuste automático contempla las variaciones en los precios de los insumos. En este caso la tasa de variación porcentual del costo de la canasta de insumos $\Delta C_t\%$, aplicable a la fórmula general, se define como sigue:

Fórmula 3:

$$\Delta C_t \% = \sum_{i=1}^n \left(\frac{P_i^t}{P_i^{t-1}} - 1 \right) \cdot w_i \quad 0 < w_i < 1$$

Donde

- w_i : Corresponde a la importancia relativa que dentro del gasto total del año de referencia, tiene cada uno de los insumos específicos.
- i: Cada tipo de insumo de mantenimiento. Incluye aceites, líquido de frenos, grasa, llantas, reencachos y neumáticos.

De aquí que

$$\sum_{i=1}^n w_i = 1$$

Nótese que la expresión anterior está referida a las variaciones que ocurren en los precios de los insumos, entre el período objeto de análisis (1) y el período de referencia o base (0), ya que los pesos relativos de los insumos se mantienen fijos mientras no sean variados los coeficientes de consumo, de conformidad con los estudios de actualización de coeficientes que realice la Autoridad Reguladora.

Se identifican ocho ítems de insumos cuyos correspondientes pesos relativos se establecieron con base en los valores de los coeficientes de consumo utilizados en el modelo de fijación ordinaria de tarifas. De este modo los rubros de insumos y ponderaciones a emplear en las estimaciones de precios se pueden observar en la última columna del cuadro siguiente.

Cuadro viii.

1. Insumos de mantenimiento considerados en el modelo de ajuste automático, coeficientes de consumo, unidades de medida, precio por insumo, costo por kilómetro y peso relativo en la estructura de costos

Cant.	Descripción	Coefficiente (Q _i)	Unidad	Precio	Costo/Km	Ponderac. (W _i)
1	Aceite motor	0,00730	litros/km	¢ 2.032,34	¢ 14,84	31,66%
1	Aceite pl/ caja de cambios	0,00042	litros/km	2.481,18	1,04	2,22%
1	Aceite pl/ diferencial	0,00058	litros/km	2.670,04	1,55	3,30%
1	Líquido para frenos	0,00022	litros/km	4.710,28	1,04	2,21%
1	Grasa	0,00092	kg/km	3.218,65	2,96	6,32%
Costo de Lubricación por Km					¢ 21,42	45,72%
6	Llanta nueva			¢ 255.000	¢ 15,30	32,65%
12	Reencache	100.000	km / año ^(*)	72.000	8,64	18,44%
12	Neumático			12.500	1,50	3,20%
Costo de Rodamiento por Km					¢ 25,44	54,28%
Total Costo Lubricantes y Llantas					¢ 46,86	100,00%

Los datos incluidos e en la columna de precios de los insumos, del cuadro 5.1., se refieren al año base utilizado para establecer el ponderador y no va a variar en este cálculo, debido a que el peso relativo no cambia hasta que no cambien los coeficientes de consumo. En caso de actualizarse los coeficientes de consumo, los precios utilizados en este cálculo deben actualizarse también a la misma fecha y, por lo tanto, se actualizarán también los pesos relativos.

B. Encuesta para la determinación de precios de los insumos para mantenimiento

Estos coeficientes, que provienen del modelo para fijaciones ordinarias, son fijos. Para actualizar los precios, se utilizó una canasta conformada por los insumos de mantenimiento. Estas encuestas, realizadas para monitorear aumentos o disminuciones de costos, se efectuarán cada seis meses, en el mes de junio y diciembre de cada año. Podrán ser efectuadas a solicitud de los prestadores del servicio, usuarios, entidades públicas y privadas con atribución legal para ello, o de oficio por la Autoridad Reguladora.

En la aplicación de este modelo se utilizará como punto inicial de referencia la encuesta oficial realizada por DITRA en el año 2009. Posteriormente, las encuestas se ejecutarán con frecuencia semestral. Las encuestas serán responsabilidad de DITRA y para realizarlas se solicitarán cotizaciones o facturas proforma de los precios (impuestos incluidos) de los insumos antes mencionados, de por lo menos cinco proveedores para cada tipo de insumo. Con base en la información recopilada se calculará un precio promedio simple de las cotizaciones o proformas obtenidas para cada insumo.

Los resultados de cada encuesta semestral se plasmarán en un informe técnico elaborado por DITRA, el que se adjuntará al estudio tarifario que utiliza dichos resultados como insumo de cálculo. De esta manera, ambos se tramitarán y, de ser procedente, se aprobarán, de forma conjunta.

C. Criterios técnicos para la ejecución de la encuesta

La encuesta se sujetará a los siguientes criterios técnicos.

a. Objetivo

Medir la variación en los precios de los insumos utilizados en el mantenimiento de los buses que prestan servicio de transporte público de personas.

b. Insumos cotizados y presentaciones de referencia

Los insumos que serán cotizados, sus presentaciones de referencia y especificaciones, son los siguientes:

Cuadro viii.**2. Canasta de insumos, presentaciones de referencia y especificación de insumos**

Insumos de mantenimiento	Unidad de referencia para encuesta	Especificación
Aceite motor	Estañones de 55 galones	15W40
Aceite para caja de cambios	Estañones de 55 galones	80W90
Aceite para diferencial	Estañones de 55 galones	85W140
Líquido para frenos	Caja de 12 pintas	GTMA
Grasa	Cubetas de 50 kilos	Corriente multipropósito
Llanta nuevas	6 unidades	295/80R22.5
Reencauchos	1 unidad	295/80R22.5
Neumáticos	1 unidad	Para el tamaño de llanta indicado

c. Especificación técnica de los insumos

Las características técnicas de los insumos corresponden a las citadas en el cuadro 5.2 de este informe.

d. Cotización

Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5.2, pudiendo variar la marca y el local de venta. Los precios deben considerar los impuestos aplicables y cualquier descuento comercial normal que otorgue el proveedor. No se considerarán cotizaciones que respondan a promociones especiales o liquidaciones de mercadería.

e. Comparación de precios entre dos encuestas

El cambio de precio de cada insumo se establecerá mediante la comparación del promedio simple de los precios cotizados para cada ítem en la última encuesta oficial, versus el mismo dato correspondiente a la encuesta oficial inmediata anterior.

f. Período base

Se refiere al período en que se ejecutó la encuesta oficial que sirve de base para calcular la variación de precios. Este modelo utiliza como período base la encuesta oficial ejecutada por DITRA en el 2009.

g. **Muestra de proveedores**

Para cada ítem, se deberá contar con al menos cinco cotizaciones de proveedores que operen en el mercado de insumos de mantenimiento de vehículos. No obstante, cada año se renovarán al menos dos de los proveedores con más tiempo de figurar en la encuesta, de manera que cada tres años se haya renovado la totalidad. Dos de las cotizaciones semestrales de cada insumo corresponderán a establecimientos ubicados en provincias que no cuenten con territorios en la Gran Área Metropolitana.

h. **Programación de las encuestas (período de captación)**

Las encuestas se realizarán en los meses de junio y diciembre de cada año. El informe técnico de la encuesta deberá estar concluido en el mismo mes en que se realiza.

i. **Documentación**

La información de precios de insumos será solicitada a los proveedores mediante nota oficial del Director de DITRA. Se mantendrá un archivo formal y completo con la documentación que evidencia la ejecución de cada encuesta, de manera que esta sea auditable y permita la trazabilidad hasta el promedio simple de precios de cada insumo y la variación promedio de precio calculada para cada ítem.

j. **Contratación externa**

La ARESEP podrá realizar estas encuestas con su propio equipo técnico, o contratarlas externamente a una entidad competente para ese fin.

ix. **Gastos administrativos**

Los gastos administrativos tomados en cuenta en el modelo son los siguientes:

Cuadro ix.

1. Componentes de los gastos administrativos sujetos a ajuste automático y fuentes institucionales de información sobre precios

Componente	Rubros	Agente que fija precio
Gastos Administrativos	Seguro obligatorio (SOA)	INS / SUGESE
	Impuesto de ventas sobre SOA	Ministerio de Hacienda
	Impuesto a favor de las municipalidades	
	Ley 7088 y rebajas	
	Impuesto a la propiedad de Vehículos	
	Tiembres de fauna silvestre	Minaet
	Seguro voluntario: Coberturas A y C	INS
	Revisión técnica vehicular	CTP / ARESEP
	Canon de regulación	ARESEP / Contraloría General de la Rep.
	Canon del CTP	CTP / ARESEP

A. Procedimiento de cálculo

Los gastos administrativos considerados en el modelo de ajuste automático, se calculan mediante la sumatoria de los montos individuales registrados anualmente, de acuerdo con la fuente de información indicada en el cuadro anterior.

B. Componentes del gasto administrativo sujetos a ajuste automático

El modelo de ajuste automático de carácter extraordinario, toma en cuenta las variaciones en las primas (precios de los seguros) para las coberturas indicadas. En la medida que exista consistencia entre los parámetros para definir los valores de las primas (tipo de primas y edad de referencia de la flota en las que corresponda), los efectos en los cambios de precio de los seguros serían recogidos por el modelo.

a) Seguro voluntario

De acuerdo a la normativa vigente (artículo 19, Ley 3503) los prestadores del servicio público de transporte de personas deben adquirir una póliza para cada vehículo que cubra la responsabilidad pecuniaria por lesión o muerte a terceros y por daños a la propiedad ajena. Estas coberturas son las de responsabilidad civil (Coberturas A y C), donde la cobertura A es de responsabilidad civil por lesión o muerte de personas y la cobertura C es de responsabilidad civil por daños a la propiedad de terceros.

El monto reconocido por concepto de seguro voluntario proviene de las revisiones y actualizaciones anuales que realice el Instituto Nacional de Seguros (INS), más los impuestos aplicables. Estas primas constituyen montos establecidos por el INS que no difieren de un bus a otro.

b) Seguro obligatorio y conceptos relacionados

El monto de seguro obligatorio automotor (SOA) está compuesto por una prima (la cual se paga hasta por 5 pasajeros) y un monto por pasajero adicional, para lo cual se asume una capacidad de 55 pasajeros promedio por autobús. Además, se le debe sumar un monto fijo por la Ley 7088 y sus reformas, el timbre por Fauna Silvestre y un impuesto a favor de las municipalidades.

El monto reconocido por concepto de seguro obligatorio automotor proviene de las revisiones y actualizaciones anuales que realice el Instituto Nacional de Seguros (INS), más los impuestos aplicables.

c) Impuesto a la propiedad de vehículos

Se tomará el monto anual correspondiente al impuesto a la propiedad de vehículos, vigente para autobús, de acuerdo con la fijación que al efecto realice el Ministerio de Hacienda.

d) Revisión técnica vehicular

Se tomará el monto correspondiente a la revisión técnica vehicular, vigente para autobús, de acuerdo con la información de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos.

e) Canon de regulación

Se tomará el monto anual correspondiente al canon de regulación, vigente para autobús, de acuerdo con la información de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos.

f) Canon del CTP

Se tomará el monto anual correspondiente al canon del Consejo de Transportes Público, vigente para autobús, de acuerdo con la información de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos.

x. Pesos ponderados de los rubros de costos

De acuerdo con lo indicado, la tabla de pesos según estrato y categoría queda como se presenta en el cuadro siguiente:

Cuadro x.

1. Pesos ponderados de los rubros de costos por categoría de rutas de autobuses

Estrato	Categoría	Distancia km	Combustible	Salarios	Mantenimiento	Administrativos
1	Urbano Metropolitano	1 - 5	18.05%	26.55%	26.85%	10.81%
2		5 - 10	21.48%	21.43%	23.03%	8.72%
3		10 - 15	22.45%	21.56%	23.33%	8.77%
4	Urbano Resto del país	1 - 5	17.59%	25.67%	25.98%	10.45%
5		5 - 10	19.10%	26.18%	26.73%	10.65%
6		10 - 15	21.40%	23.11%	24.48%	9.40%
7		15 - 20	18.20%	24.10%	24.72%	9.81%
8		20 - 25	20.56%	20.27%	26.57%	8.25%
9	Interurbano Corto	25 - 50	19.54%	22.20%	26.41%	8.47%
10	Interurbano Medio	50 - 75	24.78%	17.88%	23.02%	6.83%
11		75 - 100	28.17%	17.74%	23.53%	6.77%
12	Interurbano Largo	100 - 150	17.38%	13.68%	25.13%	5.22%
13		150 y +	21.54%	15.12%	28.29%	5.77%
Promedios			20.79%	21.19%	25.24%	8.46%
Total			75.68%			
Ponderación respecto al total			27.47%	28.00%	33.35%	11.18%

Donde las categorías indicadas se definen como sigue:

Urbano metropolitano: Casco central de la ciudad de San José y su región de influencia, con un recorrido máximo de 15 km en un sentido.

Urbano Resto del País: Rutas que brindan el servicio en centros de poblaciones urbanas primarias, secundarias o terciarias, cuyo recorrido en un sentido no supera los 25 km.

Servicio Interurbano: Satisface las necesidades de movilidad entre centros urbanos distantes, con recorridos de más de 25 Km. uno del otro. Se agrupan por longitud de recorrido, en interurbanos de distancias corta, media y larga.

xi. Aplicación del modelo

El proceso para aplicar los ajustes en tarifas de buses originados en este modelo automático se ejecutará semestralmente, para lo cual el proceso dará inicio el primer día hábil de enero y julio de cada año. A tal efecto, se evaluará el comportamiento de las variables seleccionadas: combustible, salarios, insumos de mantenimiento y gastos administrativos. El porcentaje de cambio registrado por el conjunto de estas cuatro variables se aplicará proporcionalmente sobre la totalidad de los costos. Así, si se diera un cambio del 10% en este conjunto de variables, que representan el 75,67% del total de los costos, el ajuste que se aplicaría es de 10% multiplicado por 75,67%, equivalente al 7,57%.

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

Con el fin de ajustarse a las monedas disponibles, si la variación en los costos da origen a un ajuste tarifario en un valor intermedio entre los múltiplos de cinco colones, se ajustará al límite inferior o superior más cercano.

xii. Transitorio: aplicación por primera vez

La aplicación del modelo por primera vez se realizará como sigue:

Sobre costos de mantenimiento

11. Se utilizará como punto de partida la encuesta sobre los costos de mantenimiento realizada por DITRA en el 2009.
12. Los resultados de la encuesta practicada en el 2009 se compararán con los de la encuesta que se realizará en diciembre del 2011.
13. Se considerará el hecho de que el plazo entre encuestas, durante la primera aplicación del modelo, excede el semestre previsto en la metodología de ajuste automático. Por tanto, no se podrá aplicar el ajuste porcentual de tarifas de manera directa, ya que se incurriría en duplicaciones en el reconocimiento de costos, al incorporar costos ya reflejados en las tarifas actuales.

14. Para solventar la situación, se utilizará el cambio en el índice general de ajuste automático de tarifas, derivado de la comparación de las encuestas de insumos de mantenimiento del 2009 y diciembre del 2011, y de los cambios en los costos de combustibles, salarios y gastos administrativos entre esas fechas, para calcular el monto del ajuste en las tarifas del 2009, en valor absoluto.
15. Este valor se obtiene mediante los siguientes pasos: 1) multiplicando el cambio en el índice general de ajuste automático de tarifas, derivado de la comparación de los resultados de las encuestas del 2009 y diciembre del 2011, por las tarifas vigentes en cada ruta a la fecha de conclusión de la encuesta de 2009 y 2) sumando ese resultado (el incremento calculado en los costos), a la tarifa vigente en cada ruta a la fecha de conclusión de la encuesta de 2009.
16. Las tarifas así calculadas, se compararán con las establecidas para cada ruta en la última fijación nacional, o la última fijación individual posterior a la última nacional, a fin de reconocer un ajuste tarifario por la diferencia entre ambos valores.
17. Posteriormente, en junio del 2012, se realizará una nueva encuesta, con lo cual se normalizará la aplicación semestral del modelo de ajuste automático.

Sobre costos de combustibles, salarios y gastos administrativos

Para determinar el cambio en los costos de los demás componentes considerados en este modelo (combustibles, salarios y gastos administrativos) se procederá como sigue:

18. Combustibles: se compara el precio promedio diario (establecido por la ARESEP) del último semestre 2011, con el precio promedio diario del semestre del 2009 en que se realizó la encuesta de insumos de mantenimiento.
 19. Salarios: se comparan los salarios mínimos legales (establecidos por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social) del segundo semestre del 2011, con los vigentes al final del semestre del 2009 en que se realizó la encuesta de insumos de mantenimiento.
 20. Gastos administrativos: Se comparan para cada rubro de gastos administrativos las fijaciones oficiales vigentes (establecidas por cada entidad autorizada al efecto) al final del segundo semestre del 2011, con las vigentes al final del semestre del 2009 en que se realizó la encuesta de insumos de mantenimiento.
- II.** Tener como respuesta a los opositores lo señalado en el considerando IV de la presente resolución y agradecerles por su valiosa participación en este proceso.

Esta resolución rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, contra la presente resolución cabe el recurso ordinario de reposición o reconsideración, el cual deberá interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación, y el recurso extraordinario de revisión, el cual deberá interponerse dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley. Ambos recursos deberán interponerse ante la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a quien le corresponde resolverlos.

ARTÍCULO 6. *Prórroga del Comité de Regulación y funciones gerenciales.*

Doña Carol Solano Durán participó en el análisis del presente tema.

Se conoció el oficio 902-RG-2011 del 13 de diciembre del 2011, adjunto al cual el Regulador General remite el documento 829-DERH-2011 mediante el cual el Departamento de Recursos Humanos se refiere al estado de situación que presenta el concurso de superintendentes. Asimismo, se remite una propuesta de acuerdo tendiente a prorrogar el Comité de Regulación.

Dennis Meléndez Howell:

Creo que aquí, son más que obvias las razones por las cuales se necesita prorrogar éste Comité de Regulación, dada la incertidumbre que vivimos en meses anteriores con relación a si era constitucional o inconstitucional el tema de la asignación de potestades de imperio a órganos internos. Hubo momentos en que, francamente les digo, yo mismo dude de si efectivamente convenía o no, seguir adelante con el proceso en que habíamos contratado una empresa externa para la selección de los superintendentes. Esto en determinados momentos cuando la situación estaba mucho más complicada y había más "ruido" en el ambiente.

Personalmente, tomé la decisión de decirle a la empresa que hiciéramos una pequeña pausa para ver si se resolvía algo en esos días, sin que tuviésemos que incurrir en costos adicionales. Las cosas siguieron adelante, no se aclararon del todo, pero como ya había transcurrido suficiente tiempo y la misma empresa nos decía que ellos no podían sostener ese proceso por mucho tiempo, sin que eso pudiese llegar a representar una carga para ellos, en ese momento estábamos en la etapa en que tomar la decisión de suspender el proceso, ellos únicamente cobrarían lo que habían hecho hasta ese momento o si seguíamos adelante.

Después de ese momento, ya se volvía un proceso que, revertirlo, iba a ser mucho más caro. En esas condiciones, y dado que estábamos previendo y conversando que había buenas posibilidades de que podría ser que el proceso se declarara constitucional y dado que, ya nos iba a llevar un costo significativo, eso sino todo el costo del estudio, preferimos darle el "banderazo de salida" a la empresa para que siguiera adelante.

Eso nos produjo un pequeño impase, por lo menos de 15 días a 3 semanas, aproximadamente. Eso nos retrasó. Hubo atrasos adicionales también en el proceso, en términos de que a la hora en que se abrió el concurso, se presentó una cantidad muy grande de postulantes al puesto y muchos de ellos reunían las condiciones. Consecuentemente, eso implicó que todos ellos pasaron a la realización de la prueba que estaba establecida y, como aquí mismo habíamos definido el proceso de la prueba, fue hecho con mucho mayor cuidado.

La prueba era mucho más extensa y calificarla no resultó tan sencillo. En estos momentos todavía se está en proceso de calificación de las pruebas para ver quiénes pasan a la etapa siguiente, que es la etapa de entrevistas.

De acuerdo con las estimaciones que ha hecho la misma empresa, si en los próximos días se tienen esas calificaciones, ellos pueden reiniciar la etapa siguiente, y eso llevaría aproximadamente, hasta la primera o segunda semana de febrero, para tener ya la definición. En esas condiciones, no podemos contar con tener los superintendentes seleccionados, aparte de que muchos de ellos no es que simplemente están desocupados, esperando a que se les llame y tomaría uno o dos meses antes de que puedan tomar posiciones.

Consecuentemente, esto hace que tengamos que tomar nuevamente una medida transitoria como ésta de prorrogar el Comité de Regulación.

En términos de las funciones gerenciales, ya vivimos directamente la experiencia también. Aunque esto estaba previsto que finalizara el 31 de diciembre de este año, ya vimos los resultados que presentó la empresa Deloitte, respecto a cómo estaban proponiendo, ellos que debían organizarse estas funciones. Todavía hemos estado en algunas discusiones, intercambios de opiniones, incluso aquí mismo, la Junta Directiva con la empresa. Eso ha hecho que aún no haya sido posible definir totalmente el modelo.

Por otra parte, es indudable que, en este sentido, que era también muy importante ver la definición del modelo por parte de la Sala Constitucional, porque una cosa era, si íbamos hacia una organización que fuera distinta en términos de la fijación tarifaria, estrictamente a nivel interno, o si lo teníamos que hacerlo de alguna otra manera.

Todo eso tenía implicaciones con relación a la estructura general de ARESEP y con relación, específicamente, a cuál es esa organización. Entonces, en ese sentido, se hace necesario también esa prórroga de las funciones gerenciales, para ya, ahora sí, contando con todos los elementos de juicio en términos de legalidad y en términos de constitucionalidad, poder tomar la decisión de cuál es esa organización que debemos dar a la ARESEP.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Es importante que conste este oficio, el que ustedes tienen a la vista.

Dennis Meléndez Howell:

Hago mención de esto, de que todos estos elementos que menciono, tal vez de manera imperfecta, están de manera más adecuada en el oficio que se acompañó en la documentación, para justificar la prórroga del Comité de Regulación, que es parte del acuerdo.

Sylvia Saborío Alvarado:

A mí me parece, que a la luz de todos estos elementos, ya que sabemos de buena fuente no es un pecado el Comité de Regulación, que no nos queda más remedio que extender o prorrogar dicho Comité. Creo que las razones de alguna manera son válidas también para la estructuración de la Gerencia puesto que, parte de esta misma incertidumbre, se aplicaba a las posibles transformaciones que sufriría esa dependencia.

La única duda realmente que me queda al respecto, es si prorrogándolo al 31 de marzo nos va a dar suficiente tiempo para no solo concluir el concurso de los superintendentes y escoger nuestros superintendentes sino que los señores estén aquí ya trabajando.

Tampoco les voy a decir que ya yo lo había advertido, pero yo soy la que dije cuando tuvimos que prorrogarlo anteriormente que nos diéramos el plazo hasta diciembre, ustedes encontraron que no hasta setiembre estaba bien.

No quisiera tener que vernos otra vez en esto. ¿Por qué no nos damos por lo menos un mes más, para que haya más probabilidad de que corriendo todo lo que podamos correr pero realmente podamos tener instalados a los superintendentes y no tener que pasar por este Vía Crucis otra vez?

Dennis Meléndez Howell:

Estoy de acuerdo con eso y me parece, incluso, que deberíamos fijar seis meses hasta junio, en el entendido que vamos a tratar de acortar todo lo que se pueda para ponerlo a funcionar antes de ese plazo, pero es bien conocido que siempre salen o pueden salir imprevistos.

Edgar Gutiérrez López:

Es obvio, estoy de acuerdo totalmente con todo lo que se ha dicho, lo que si me preocupaba es justamente el plazo, porque de acuerdo con el cronograma, por lo menos, el que usted ha manifestado, estaríamos otra vez muy pegaditos al fin, entonces no volver otra vez a otra prórroga y además, hay todo un proceso de instalación, no solo porque los nombramos mañana ya van a poder operar, yo pienso que el Comité debería seguir, por eso debemos ampliarlo un poco el plazo de extensión.

Dennis Meléndez Howell:

¿Estamos de acuerdo? Se aprueba con los tres votos de los directores presentes.

Analizado el tema, la Junta Directiva con base en la documentación remitida mediante el oficio 902-RG-2011 del 13 de diciembre del 2011, resolvió, por unanimidad de los directores presentes:

Considerando:

Sobre la potestad de auto organización de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos

- I. Que la Ley No. 7593, en su artículo 45 dispone que la Autoridad Reguladora estará facultada para establecer su organización interna, a fin de cumplir sus funciones y en su artículo 53 inciso l) establece como competencia de la Junta Directiva del Ente Regulador, el aprobar su organización interna.
- II. Que mediante acuerdo 001-021-2009, de la sesión 021-2009, del 19 de marzo de 2009, se aprobó por parte de esta Junta Directiva, el Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados (RIOF), publicados en el Alcance 13 a La Gaceta 69, de 8 de abril de 2009.

Sobre la asignación de competencias a lo interno de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos

- III. Que el RIOF, introduce una serie de cambios administrativos y estructurales en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos que responden, en gran medida, a la reforma legal incorporada por la Ley No. 8660, como es el enfoque de organismo regulador multisectorial y la creación de Superintendencias dentro de la estructura organizativa de la Autoridad Reguladora. A las Superintendencias de Aguas y

Ambiente, de Energía y de Transporte Público, se les otorgaron las competencias de regulación integral de los sectores regulados respectivos, incluyendo entre otras, las siguientes funciones específicas: fijar de manera ordinaria y extraordinaria, a solicitud de parte y de oficio, los precios y tarifas para los servicios regulados, autorizando el cobro de servicios ambientales cuando corresponda.

- IV. Que en procura de garantizar la continua y eficiente prestación del servicio público que, por Ley está llamada a brindar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y siendo que las Superintendencias no se habían implementado en la estructura institucional, algunas de las funciones asignadas a dichos órganos le fueron otorgadas transitoriamente al Comité de Regulación.

Sobre la creación y funciones del Comité de Regulación

- V. Que el Comité de Regulación fue creado y asignadas sus funciones, mediante acuerdo 003-15-2010 de la sesión 015-2010 del 15 de abril de 2010 de la Junta Directiva, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 84 del 3 de mayo del 2010 y modificado mediante acuerdos 026-019-2010 de la sesión 019-2010 del 7 de mayo del 2010, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 109 de 7 de junio del 2010, 010-020-2010 de la sesión 020-2010 de 20 de julio de 2010, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 151 del 5 de agosto de 2010, 002-039-2010 de la sesión extraordinaria 039-2010 del 4 de octubre del 2010, publicado en La Gaceta No. 203, del 20 de octubre de 2010, 03-021-2011 de la sesión ordinaria 021-2011, celebrada el 30 de marzo de 2011, ratificada el 6 de abril de 2011 y publicado en el Alcance No. 24 a La Gaceta No. 79, de 26 de abril de 2011, 004-062-2011, celebrada el 28 de setiembre del 2011 y ratificada el 5 de octubre del 2011 y 003-066-2011, celebrada el 26 de octubre del 2011 y ratificada el 2 de noviembre del 2011, ambos publicados en La Gaceta No. 230 del 30 de noviembre del 2011.

Sobre la acción de inconstitucionalidad 11-010189-007-CO

- VI. Que la Asociación de Consumidores de Costa Rica interpuso ante la Sala Constitucional una acción de inconstitucionalidad contra el RIOF, concretamente en contra de sus disposiciones en las cuales creó el Comité de Regulación y las Superintendencias de Aguas y Ambiente, Energía y Transporte Público. Dicha acción se conoce en el expediente 11-010189-007-CO.

- VII. Que la Sala Constitucional mediante la resolución del 22 de setiembre del 2011, ordenó la suspensión del dictado de la resolución final en los procesos o procedimientos en los cuales se discuta la aplicación de lo cuestionado. Además se indicó que *□lo único que la acción suspende en vía administrativa es el dictado de la resolución final en los procedimientos tendentes a agotar esa vía, que son los que iniciaron y a partir del recurso de alzada o de reposición interpuestos contra el acto final, salvo, claro está, que se trate de normas que deben aplicarse durante la tramitación, en cuyo caso la suspensión opera inmediatamente.* □
- VIII. Que ante una solicitud de aclaración que la Autoridad Reguladora hizo a la Sala Constitucional el 28 de setiembre de 2011, la Sala Constitucional mediante resolución del 12 de octubre de 2011 indicó: *□(□) no le corresponde a la Sala determinar qué actos en concreto debe o no suspender la ARESEP en el presente caso, de acuerdo a la normativa reglamentaria impugnada.* □
- IX. Que mediante resolución 016591-2011, de las 15:30 horas del 30 de noviembre del 2011, la Sala Constitucional resolvió declarar parcialmente con lugar la acción, bajo los siguientes términos y cuya parte dispositiva se encuentra disponible en la dirección electrónica del Poder Judicial: *□(□) a) Se anulan por inconstitucionales los puntos d de los incisos 2) de los artículos 34, 36, y 38, todos del Reglamento Autónomo de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sus Órganos Desconcentrados y Acuerdos Conexos (RIOF), por vulnerar los principios de legalidad, reserva de ley y jerarquía normativa; b) Por conexidad se anula la frase a la Superintendencia que corresponde al servicio público involucrado para su decisión final, del artículo 56 inciso 2) punto a del Reglamento Autónomo de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sus Órganos Desconcentrados y Acuerdos Conexos (RIOF); c) Se anula la frase y revocatoria, contenida en los puntos h, inciso 1) del artículo 34, j del inciso 1) del artículo 36, y o del inciso 1 del artículo 38, todos del Reglamento Autónomo de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sus Órganos Desconcentrados y Acuerdos Conexos (RIOF), por vulnerar los principios antes citados, toda vez que dicha competencia es de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; d) El punto w del inciso 1) del artículo 38 del Reglamento Autónomo de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sus Órganos Desconcentrados y Acuerdos Conexos, no resulta inconstitucional en tanto se interprete que en aquellos casos en que se gestione relaciones con organismos internacionales reguladores, la función corresponderá al Regulador General y no a la SUTRANSPORTE; e) La función asignada al Comité de Regulación en el punto b del artículo 65 del Reglamento*

Autónomo de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sus Órganos Desconcentrados y Acuerdos Conexos, no resulta inconstitucional en tanto se interprete que el Comité no ejerce funciones de órgano decisor a efectos de emitir resolución final, pues ello es competencia del Regulador General conforme lo dispuesto por el artículo 40 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; f) La función asignada al Comité de Regulación en el punto c del artículo 65 del Reglamento Autónomo de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sus Órganos Desconcentrados y Acuerdos Conexos, no resulta inconstitucional en tanto se interprete que no puede dictar resolución final en los procedimientos establecidos por los artículos 38 y 41 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, por ser ello competencia del Regulador General o la Junta Directiva de la ARESEP, según sea el caso. En lo demás se declara sin lugar la acción. Esta sentencia tiene efectos a partir de la anulación de la normativa impugnada, sin perjuicio de derechos adquiridos de buena fe. Comuníquese esta resolución a la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. (□) □ La sentencia referida a dicho voto se encuentra en redacción.

Sobre el estado del procedimiento para nombrar a los Superintendentes de Agua y Saneamiento, Energía y Transporte Público

- X. Que mediante oficio 829-DERH-2011 del 13 de diciembre de 2011, el Departamento de Recurso Humanos informó sobre el estado y estimación de tiempo que faltaría, para completar el proceso de selección de los titulares de los puestos de Superintendentes de Energía, Aguas y Transporte; concluyéndose que sería posible completar dicho proceso dentro del mes de febrero de 2012.

Sobre las funciones gerenciales de administración financiera, servicios generales y proveeduría.

- XI. Que mediante acuerdo 002-039-2010, tomado en la sesión extraordinaria 039-2010, del 4 de octubre del 2010, la Junta Directiva acordó entre otras cosas: Instar a la Administración para que llevara a cabo las acciones que correspondiesen para que las funciones gerenciales establecidas en el Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados entraran en plena vigencia.
- XII. Que mediante acuerdo 002-052-2010, tomado en la sesión 52 del 1 de diciembre del 2010, la Junta Directiva acordó entre otras cosas, dar por recibido el informe 623-GG-2010 de la Gerencia General y por cumplido el acuerdo 002-039-2010 de Junta Directiva y extender el plazo para concluir el proceso de la definición del esquema

organizativo de las funciones gerenciales de la Autoridad Reguladora hasta setiembre de 2011.

- XIII. Que en la sesión 61-2011, celebrada por la Junta Directiva el 26 de setiembre del 2011, se conoció el informe presentado por la empresa Deloitte & Touche, S.A., dentro de la contratación directa 2011-CD-0069-ARESEP. □Contratación de servicios profesionales para la definición de los aspectos organizativos clave para el funcionamiento adecuado de la Gerencia General y las dependencias bajo su competencia□y mediante acuerdo 01-61-2011, la Junta Directiva acordó:·□*Continuar analizando, en una próxima oportunidad, el oficio 425-GG-2011, adjunto al cual la Gerencia General remite el Informe de la firma Deloitte & Touche, S.A. sobre la estructura organizacional de la Gerencia General de la ARESEP.*□
- XIV. Que en la sesión 68-2011, celebrada por la Junta Directiva el 9 de noviembre del 2011, se continuó el análisis del funcionamiento adecuado de la Gerencia General y las Dependencias bajo su competencia por parte de la firma Deloitte & Touche, S.A. y mediante acuerdo 05-68-2011, la Junta Directiva acordó:·□*Dar por recibido el Informe Final de la firma Deloitte & Touche, S.A. en torno a la Contratación Directa 2011CD-000069-ARESEP: □Contratación de Servicios Profesionales para la Definición de los Aspectos Organizativos Claves para el Funcionamiento Adecuado de la Gerencia General y las Dependencias bajo su Competencia*□
- XV. Que a la fecha, esta Junta Directiva no ha acordado la estructura organizacional de la Gerencia General y las dependencias bajo su competencia.

Sobre la transición del modelo organizativo institucional

- XVI. Que se hace necesario garantizar la continua y eficiente prestación del servicio público que, por Ley está llamada a brindar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y dar seguridad jurídica a los administrados por medio de las decisiones de este Ente Regulador.
- XVII. Que el derecho transitorio es una técnica jurídica que busca dar respuesta a los problemas de aplicación de las normas en el tiempo, que se producen a raíz de la derogatoria y la vigencia de otra, en la que se hace necesario adaptar las situaciones prevalecientes a la realidad que crea la nueva norma.
- XVIII. Que resulta conveniente al interés público prorrogar la vigencia y redefinir las funciones del Comité de Regulación como órgano encargado de realizar la función de ordenar la apertura de los expedientes tarifarios, fijar las tarifas de los servicios públicos y resolver los recursos administrativos que correspondan, encomendada a las Superintendencias de Agua y Saneamiento, Energía y Transporte Público, mientras

éstas entran en funcionamiento a la luz de lo dispuesto por la Procuraduría General de la República en su dictamen vinculante C-217-2011 y en la resolución de la Sala Constitucional 016591-2011, de las 15:30 horas del 30 de noviembre del 2011, suprimiéndole la función de ordenar la apertura, dictar actos preparatorios y resolver lo que corresponda en materia de quejas, así como resolver los recursos que correspondan y; prorrogar la asignación de funciones gerenciales en materia administrativa financiera, de servicios generales y de proveeduría institucional que el RIOF le asigna a la Gerencia General a la Dirección Administrativa Financiera y que esta Dirección ha venido asumiendo.

- XIX. Que lo señalado en el considerando anterior reviste de un alto grado de urgencia, dado que dentro del plazo otorgado en los Transitorios II y III del RIOF, no va a ser posible tener las Superintendencias en funcionamiento ni la Gerencia General preparada para asumir las funciones en materia administrativa financiera, de servicios generales y de proveeduría institucional.
- XX. Que disponer medidas transitorias de esta naturaleza es viable jurídicamente por las razones de interés público y urgencia señaladas en los considerandos anteriores.

Por tanto

La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos resuelve, por unanimidad de los tres votos presentes:

ACUERDO 05-75-2011

- I. Modificar el Transitorio II del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados, de manera que se lea de la siguiente forma:

*□**Transitorio II.** Se prorroga la vigencia del Comité de Regulación, creado mediante acuerdo 003-15-2010 de la sesión 015-2010 del 15 de abril de 2010, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 84 del 3 de mayo del 2010 y modificado mediante acuerdos 026-019-2010 de la sesión 019-2010 del 7 de mayo del 2010, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 109 de 7 de junio del 2010, 010-020-2010 de la sesión 020-2010 de 20 de julio de 2010, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 151 del 5 de agosto de 2010, 002-039-2010 de la sesión extraordinaria 039-2010 del 4 de octubre del 2010, publicado en La Gaceta No. 203, del 20 de octubre de 2010 y 03-021-2011 de la sesión ordinaria 021-2011, celebrada el 30 de marzo de 2011, ratificada el 6 de abril de 2011 y publicado en el Alcance No. 24 a La Gaceta No. 79,*

de 26 de abril de 2011, 004-062-2011, celebrada el 28 de setiembre del 2011 y ratificada el 5 de octubre del 2011 y publicada en La Gaceta No. 210 del 30 de setiembre del 2011 y 003-066-2011, celebrada el 26 de octubre del 2011 y ratificada el 2 de noviembre del 2011.

Dicho órgano colegiado estará integrado por tres funcionarios titulares y un suplente nombrados por el Regulador General.

Corresponderá al Comité de Regulación ordenar la apertura de los expedientes tarifarios, fijar las tarifas de los servicios públicos y resolver los recursos administrativos que correspondan.

Para el cumplimiento de las funciones asignadas en el punto anterior, dicho comité contará con la asesoría permanente de la Dirección de Servicios de Energía, la Dirección de Servicios de Agua y Ambiente y la Dirección de Servicios de Transportes, en cada una de sus áreas.

Dichas Direcciones asumirán las funciones que el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora y sus órganos desconcentrados asigna a las Superintendencias según corresponda, con excepción de las que la Ley señala que deben ejercer el Regulador General o la Junta Directiva y las encomendadas al Comité de Regulación en este artículo.

Con el fin de que no se produzca ninguna interrupción o suspensión de las actividades ordinarias y extraordinarias, de las funciones y de las tareas que venían ejerciendo dichas Direcciones, éstas continuarán realizándolas durante el periodo de vigencia de esta medida transitoria.

Una vez que entren en funcionamiento las Superintendencias, las respectivas Direcciones pasarán a formar parte de cada Superintendencia, según corresponda.

Esta medida transitoria rige a partir del 1° de enero del 2012 y hasta el 30 de junio del 2012. □

- II. Modificar el Transitorio III del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados, de manera que se lea de la siguiente forma:

□ **Transitorio III.** *Con el fin de que no se produzca ninguna interrupción o suspensión de las actividades ordinarias y extraordinarias, de las funciones y de las tareas de la Autoridad Reguladora, la Dirección Administrativa Financiera asumirá las actividades y funciones gerenciales de administración financiera y de servicios generales, estipuladas en el del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados, mientras que la Gerencia General se prepara para asumir dichas funciones directamente.*

Esta medida transitoria estará vigente hasta el 30 de junio del 2012. □

Comuníquese y publíquese en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO 7. *Aval para utilizar el Sistema de Aprobación de los Montos que paga el Ministerio de Educación Pública por el transporte de estudiantes.*

El señor Luis Cubillo Herrera participó en el análisis del presente artículo.

Se conoció el oficio 894-RG-2011 del 12 de diciembre de 2011, mediante el cual el Regulador General remite una propuesta de tratamiento regulatorio para el transporte remunerado de personas en la modalidad de transporte de estudiantes.

Dennis Meléndez Howell:

Sin perjuicio de que don Luis Cubillo Herrera nos explique sobre la problemática que hay con este asunto, desde hace tiempo, el tema de transporte de estudiantes ha sido un punto de choque, a nivel de la misma ARESEP y de la Contraloría General de la República. Originalmente, entiendo, que la Contraloría era la que hacía esa aprobación de los montos que el Ministerio paga a los autobuseros que brindan servicio para transportar a los estudiantes, en ciertas zonas en donde no hay servicios de autobuses.

El Ministerio de Educación sigue varios procedimientos para el transporte de estudiantes. Uno de ellos, es que les da a los estudiantes directamente la plata para que paguen el transporte. Otro, es que contrata autobuses para que hagan determinados recorridos, porque sale más barato eso que construir una escuela donde hay 4 o 5 estudiantes nada más. No sé si hay alguna otra tipología por ahí, pero el problema se presenta en términos de esa contratación que hace del servicio de autobuses.

El Ministerio de Educación, cada año, lo que hace es una licitación, en donde saca a concurso cuáles son las líneas en que necesita que se dé el servicio y los autobuseros presentan sus ofertas si están dispuestos a dar el servicio, a qué precio. De acuerdo con eso se adjudica.

ARESEP ha considerado, y creo que hasta ahora, por lo menos en lo que está vigente, según entendí de las conversaciones que hemos tenido con don Juan Manuel y Carol, ha entendido, política que deberíamos de considerar, que el servicio de transporte de estudiantes, en esa forma, no era un servicio regulado.

En determinado momento, el señor Auditor, a raíz de algunas dudas que surgieron en la Junta Directiva, hizo una consulta a la Procuraduría General de la República y la Procuraduría respondió que eso es un servicio regulado. Pero, hasta el momento, en todos los años anteriores, nunca se declaró por parte de ARESEP, que eso es un servicio regulado.

En estos momentos, para todos los efectos, ARESEP tiene que eso no es un servicio regulado. Pero la Contraloría General de República, tomando el pronunciamiento de la Procuraduría, que es una cosa bastante extraña, pero que me dicen que puede tener algún sentido, la Procuraduría le contestó eso al Auditor y aunque es un pronunciamiento vinculante, dicen que es para el Auditor y no para ARESEP.

Consecuentemente, pues aquí no se ha visto la imperiosa necesidad de acatarlo inmediatamente, pero la Contraloría decidió que esa ya era una tarea que no iba a hacer más, pues considera que eso le toca a ARESEP. Entonces, le exige al Ministerio de Educación que, para poder aprobarle el presupuesto para financiar ese servicio de autobuses, necesita que ARESEP le dé un aval o le dé un visto bueno a las tarifas o al mecanismo que va a utilizar el Ministerio de Educación.

Ahí estamos en un problema, pues, según, si mal no le entendí a don Juan Manuel, tenemos el problema de que en este momento, no tenemos una metodología para fijar esas tarifas. Consecuentemente, no le podemos dar el aval en el sentido de que estamos de acuerdo en que esas tarifas se ajustan al servicio al costo y todo ese tipo de cosas.

Por otra parte, no podemos diseñar esa metodología, porque como en este momento no es un servicio regulado y no están pagando un canon, entonces nosotros no podemos dar un servicio regulatorio a alguien que no nos está pagando. Pero resulta que, por otra parte, los empresarios no van a saber si le van a dar el servicio hasta tanto no se adjudique la licitación, entonces ahí estamos en un círculo vicioso en donde no se puede dar eso.

El problema está en este momento en que, si el Ministerio de Educación no tiene un visto bueno de ARESEP, por lo menos por un año más, y que se le va a dar o se va a aceptar ese procedimiento que se ha venido siguiendo, que era el que seguía la Contraloría, entonces la Contraloría no le aprueba el presupuesto al Ministerio de Educación y, entonces, en marzo, el Ministerio de Educación no va a tener recursos para pagar el servicio de autobuses.

Entonces, ahí estamos en un embrollo. Es un poco un resumen de lo que me estaba adelantando don Luis Cubillo que lo puede contar con mucha mayor propiedad.

Luis Cubillo Herrera:

Buenas tardes, este tema tiene varios años de estar dando vuelta por la institución, y como decía don Dennis por algún trayecto se ha considerado que esta actividad de transportar estudiantes no es servicio regulado, porque se consideraba que no cabía dentro de la esfera de lo que dice la ley.

Con lo que voy a exponer básicamente yo me trace tres objetivos:

- 1) Hacer una descripción de hechos
- 2) Establecer cuál es el objetivo, qué es lo que se persigue aquí y,
- 3) Tratar de plantear, establecer o defender una propuesta de solución.

En esa línea cuáles son los antecedentes o qué es lo que anda detrás este tema:

- i)Cuál es la naturaleza del servicio de estudiantes.

El trayecto que debe realizar un estudiante de su casa al centro de educación, no es el mismo que utilizan las rutas formales para llevar de origen a destino los diferentes movimientos de las personas, es diferente, normalmente mucho más cortos y con dos movimientos, llevarlo de la casa a la escuela o al colegio y de regreso. Entonces ahí hay una diferencia importante, no exactamente lo mismo, si hay una especie de beneficio que podría surgir el hecho de que quien opera cerca pueda tomar una unidad y hacer ese trayecto, porque es el empresario que está ahí en la zona.

Pero, por otro lado, el sistema ordinario cuando se tiene una flota autorizada por el CTP para la ruta ordinaria, uno de los requisitos es que se dedique exclusivamente a eso. Y de hecho, nosotros mismos acá cuando hacemos los estudios tarifarios les sacamos del cálculo tarifario, cuando hay una especie de penalización en cálculo, porque está utilizando recursos para esa

actividad desviándola a otra actividad, cosa que en términos económicos es un absurdo, porque estaríamos exigiéndole al país que tenga una flota de buses para hacerse dos movimientos en el día, para llevarlo acá, lo parqueo todo el resto del día hasta en la tarde, pero bueno, esas son las reglas. Y ahí empiezan a aparecer las diferencias.

Posiciones de la Contraloría, la Procuraduría y la ARESEP, repito en algún momento se consideró, se ha manejado formalmente y en este momento, está calificado como actividad no regulada del transporte de estudiantes, pero ya don Dennis lo menciona en diferentes documentos que han venido tanto por la Contraloría, como por la Procuraduría, decidiendo que eso si es una actividad regulada y nos lo manda para acá y la Contraloría incluso no solo en este tema, sino por ejemplo en piscicultura y en otras actividades hemos estado tirando que hagamos esas fijaciones nosotros.

Estas diferencias me llevan a otro punto, que sería la necesidad de una regulación diferente a la actual regulación para el servicio normal en modalidad autobús, o sea, debería pensar en que, para definirle por ejemplo tarifas que es una de las partes de regulación a transportes de estudiantes, utilice por ejemplo el mismo modelo, los coeficientes y una serie de cosas no serían los mismos, es radicalmente otra cosa.

Además en el fondo, también el Ministerio lo que viene haciendo son unas licitaciones, debido a la forma tan particular que hay, entonces lo que saca es una oferta de quien participa para decir, bueno mover a estos 200 chiquillos de esta forma así, así y así, yo cobro tanto, y cobran un monto, normalmente lo que se define es por ejemplo para todo el año. Hay sistemas de chequeo si se fueron o no se fueron los chiquillos y otra cosa.

Entonces, resumiendo, cuáles son las razones de la diferencia, la relación oferente usuario, o sea, el que realiza la actividad de transportar a los muchachos, niños o niñas, con el usuario no hay una relación de cobro por el servicio, quien paga es el Ministerio y paga repito un monto. En realidad en ese sentido no hay una tarifa establecida, hay una base, posiblemente que yo podría sacar un precio medio de lo que se está cobrando pero no hay una tarifa como tal.

Los objetivos del Ministerio en esta, siendo el Ministerio el eje sobre lo cual se discute, al Ministerio no le interesa el transporte remunerado de personas, es un medio para alcanzar el objetivo de que los chiquillos vayan a clases.

Otro tema y desde nuestra parte debería también quedar claro, que la regulación debería ser a la actividad y no a los operadores, a los usuarios o al MEP, deberíamos conceptualizar transporte remunerado de personas modalidad estudiantes y definir un concepto de cómo en algún momento.

En algunas discusiones hemos dicho, bueno qué pasaría si yo lo que defino es, por ejemplo, un parámetro que podría ser tomado del sistema normal, pero por ejemplo un costo medio por kilómetro, que debería ser tomado como referencia como un precio tope y decir está bien, Ministerio tome este dato y nosotros Autoridad Reguladora regulamos de esa forma.

Dictar esto es definir una metodología, el Ministerio requiere que le definamos una cosa como esa. De hecho, el Ministerio ha hecho algunos contratos que son ¿Banco Mundial era? Bueno con un organismo internacional, el Ministerio tiene un proyecto que le financiaron y que sacaron toda una metodología, pero incluso nosotros, Autoridad Reguladora hemos cometido el error de tratar de meterlos dentro del mismo saco de la regulación ordinaria de buses y creo que ahí nos vamos posiblemente a llenar de una cantidad de estudios otra vez, tratando de gastar caso a caso y no deberíamos por lo menos meternos ahí.

Si nos referimos a temas legales, bueno la ley es clara, en cuanto al hecho de que cualquier medio de transporte remunerado de personas, salvo el aéreo, nosotros tenemos que regularlo, bajo esa tesis es una actividad que deberíamos regular, pero regularlos no significa que tengamos que fijar tarifas a cada caso a cada empresa, tal vez esa es la diferenciación que habría que hacer.

Como hecho adicional, no tenemos una metodología vigente, entonces viene el Ministerio y nos manda algunas notas, se hacen algunas reuniones incluso de coordinación acá, para ver cómo podíamos atender esto e incluso recientemente le mandamos una nota diciéndole mire no, es que a la fecha no es una actividad regulada.

Ellos vuelven a replantear y entonces a través de la conversación que ellos tienen con la Contraloría lo que dicen es que bueno, si la Autoridad Reguladora nos diera una especie de autorización o de aval, en el sentido de que lo que se ha venido aplicando en los años anteriores, se aplique por una vez más como una última y se establece una condición de que hay un compromiso de que a mitad de este año que viene debe estar ya aprobado una metodología.

Ya tendríamos un plazo para empezar fijando una metodología, cómo se va a hacer, pero si hacemos ese camino, tendríamos que decirle a todos los estudiantes del país y al mismo Ministerio, mire, paralícen ese programa, dejen guardados, creo que son 20 mil millones de pesos, no hagan nada con eso este año, por mientras ARESEP se decide cómo va a hacer esto.

Si la Contraloría acepta esta posición o entiende que la ARESEP está imposibilitada de dar un ok de una fijación tarifaria porque no hay metodología, si vamos a estudiar metodología requerimos dos, tres meses para fijar metodología, dos, tres meses para fijar la tarifa y llegaríamos como mayo o junio, entonces no tiene sentido.

Sylvia Saborío Alvarado:

¿En cuál planeta vivís vos? aquí no hay ninguna metodología que se haga y se aplique en tres meses.

Luis Cubillo Herrera:

Está desde el punto de vista que se busque una forma práctica, esta es una idea, pero algo que sea simple, que no complique, no tenemos por qué complicarlo, en ese sentido yo creo que eventualmente si se podría plantear, haciendo el esfuerzo de ponerlo por escrito y seguir con todo el procedimiento.

Sylvia Saborío Alvarado:

Dos cosas. Me parece que en vista de lo de la ley, lo que todo el mundo nos está diciendo, no nos queda más remedio que desarrollar una metodología para el transporte de estudiantes. Eso es lo primero.

Dennis Meléndez Howell:

Bueno, primero tenemos que definir el acuerdo, de que vamos a considerarlo una actividad regulada.

Sylvia Saborío Alvarado:

Sí, pero digo yo, vamos a tener que definir una metodología para estudiantes, eso es un tema y me parece que lo vamos a tener que hacer, pero eso no va a pasar en el corto plazo ni en los plazos que estaba hablando don Luis Cubillo.

Entonces ¿cuáles son las opciones inmediatas que tenemos para sacarle las castañas del fuego al Ministerio de Educación y no dejar a estos 20.000 estudiantes en la casa? Una posibilidad es aplicar lo mismo que la Contraloría General de la República había hecho en el pasado y que si era bueno que lo hiciera la Contraloría, por una vez, debe valernos a nosotros, o sea, con las mismas bases que ellos usaron, hacerlo.

Esa podría ser una opción, que nosotros no nos estamos exactamente comprometiendo, sino diciendo vamos a hacer exactamente lo mismo que hizo la Contraloría General de la República solo que nosotros lo firmamos porque ahora resulta que somos nosotros, esa es una.

Otra cosa es y aún entendiendo, que son servicios diferentes, pero uno puede tener parámetros unitarios de cuánto cuesta transportar una persona un kilómetro y entonces dar un rango dentro de los cuales nos parecería que el valor de una licitación para ser esto podría ser razonable, dentro de lo que nosotros sabemos que cuesta un transporte público, aunque no sea ese transporte público.

Es decir, si a nosotros nos parece que eso debe estar entre 500 colones por estudiante y 750 y nos sale con uno que cuesta 3.500, nos va a costar un poco dar el aval, digamos porque se sale de lo que nosotros podríamos conocer en un contexto diferente pero con algunas similitudes, lo que podría costar un kilómetro- hombre o kilómetro- niño transportado.

Luis Cubillo Herrera:

Una aclaración, supongamos que tengo un caso A, donde por dos kilómetros tengo que transportar a cinco niños y un caso B, en condiciones de operación idénticas, pero se transporta a diez niños, que la unidad tiene capacidad para hacerlo, solo en ese caso, el diferencial sería en un caso, la mitad del otro. Ese es el problema que hay en esto y además que incluso ese transporte, no necesariamente en todos los casos es en autobús, porque hay casos donde depende de la zona rural, tienen que usar lancha o caballo, en esos casos no puede.

El Ministerio lo que hace, es que le da cierta plata a la persona o a la Junta de Educación y le dice "esto es para". Lo que me parece acá, es que partiendo del hecho de que, a hoy, formalmente, no es actividad regulada, el aval, el "ok" que estaríamos dando es una opinión de que debido a que no tenemos una metodología, nosotros estamos imposibilitados a dar una aprobación, ya sea de tarifa o de metodología.

Entonces lo que estamos diciendo es que el mecanismo que se ha venido utilizando años atrás, donde la Contraloría General de la República lo que autoriza al Ministerio es la utilización de fondos públicos para una actividad, como podría estar autorizando construir una carretera, hacer un hospital o hacer una actividad, eso es lo que nosotros en principio, debido a que por el concepto de que se mantenga en operación la actividad, que tiene un sentido de bien del Estado.

Entonces yo creo que sería irresponsable de nuestra parte, dar alguna autorización específica que se cobre y que se diga porque no tenemos base, pero si ayudar con dar una posición de que debido a que, y bajo en principio de lo que ha hecho en años anteriores, tiene principios válidos y correctos y demás.

Sylvia Saborío Alvarado:

Lo cual tampoco sabemos.

Luis Cubillo Herrera:

No sabemos, pero le damos la responsabilidad a la Contraloría General de la República que lo manejen ellos.

Edgar Gutiérrez López:

No sé, pero hay un problema que tenemos que entender. ¿Qué es lo que pasa? que la Contraloría General de la República de pronto se siente que hay un rubro dentro del presupuesto de educación, que es un gasto que lo constituye el presupuesto y que no hay una forma de poder controlarlo, entonces ¿qué quiere?

Se vale de que dice bueno, aquí hay una Institución que es reguladora, entonces, lo que yo quiero tener es una certeza de que se está pagando lo que debe pagarse y que esos 20.000 sean exactos o estén avalados por algo, no le va a importar que existan metodologías o no metodologías y el problema es que la Contraloría General de la República no le va a satisfacer eso, si no podemos hacerlo ni mucho menos.

Entonces, hay que llegar a algo donde le sirva de referencia, no sé, precios unitarios o no sé, para que la Contraloría General de la República pueda avalar un gasto de ese tipo, si se encuentra en eso, porque como usted dice, es una licitación que queda a criterio de ellos, es igual, puede ser a caballo, en lancha, que básicamente no es un autobús, es un cuatro por cuatro y cómo podemos llegar a colaborar en ese tipo de cosas, que es, posiblemente una lista como hace la Contraloría General de la República con los viáticos, más o menos así por ese sentido.

Sylvia Saborío Alvarado:

Y si en vez de usar, a mí me parece que si vamos a decir algo, que no sea seguir lo que hizo la Contraloría General de la República, tenemos que tener algún criterio, no podemos firmar un cheque en blanco, entonces, una posibilidad de criterio puede ser haciendo alguna base con respecto a los costos conocidos por unidad, que puede ser kilómetros de otros servicios de transporte, en todo caso esto es una medida temporal, es transitorio.

La otra cosa, es tomar lo que le cuesta por alumno al Ministerio, a los que les da la plata, en vez de darles el servicio y aplicar eso mismo a la misma cantidad de niños y establecer que, desde el punto de vista del Ministerio, tendría sentido que gastara un monto similar por estudiante de los que les da la plata y de los que les da el servicio. Esos son los únicos dos parámetros que a mí se me ocurre que pueden tener algún sentido, en vista de que no

conocemos ninguno más. Y asumir el compromiso. eso sí, de que vamos a desarrollar una metodología.

Luis Cubillo Herrera:

Eso que usted menciona doña Sylvia, podría ser que el costo medio de estudiante atendido del periodo anterior que habría una referencia, no sé, más la inflación o más un ajuste y entonces decir, si el año pasado les costó 500 colones promedio por alumno, más 5% de inflación, que el monto total a pagar por el Ministerio no supere eso.

Sylvia Saborío Alvarado:

Yo creo que usar lo que ellos ya tenían ahí como referente, porque nosotros no vamos a tener otros.

Edgar Gutiérrez López:

Una pregunta ¿cuándo hablan ahora de actividad regulada, toda actividad que realizan los privados para transporte de estudiantes, está fuera de la regulación también, colegios privados etc.?

Luis Cubillo Herrera:

Hay una cantidad.

Edgar Gutiérrez López:

El permiso ¿lo concede transportes?

Luis Cubillo Herrera:

Sí señor.

Edgar Gutiérrez López:

Y todos los requisitos de tipo de vehículos y todas las condiciones, pero nosotros no estamos, pero con base en esa disposición, esa parte debería estar regulada por nosotros.

Luis Cubillo Herrera:

Si se asume ese criterio, transportes de trabajadores, transporte turismo, transporte de las universidades, todo ese tipo, al ser transporte regulado de personas viene para acá.

Edgar Gutiérrez López:

Una pregunta adicional a esa, ¿por qué el transporte de Tica Bus y Nica Bus no es regulado?

Dennis Meléndez Howell:

Hay un convenio internacional

Luis Cubillo Herrera:

Es una ley muy vieja, creo que está sustentada en una ley de un convenio a nivel de los países Centroamericanos.

Dennis Meléndez Howell

El convenio Centroamericano de Incentivo Fiscal para el Desarrollo Industrial.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

En tanto esas rutas sean de un punto de origen de Costa Rica hacia un punto destino en el extranjero. Pero sí como por ejemplo Tracopa, que tiene su origen desde San José a Pérez Zeledón y además de ahí sigue hasta la frontera, todos esos fraccionamientos intermedios estarían sujetos a regulación, no así después de la frontera hacia David.

Luis Cubillo Herrera:

En ese caso, hubo algo interesante con esto de Tracopa, ellos argumentaban que tal unidad hacía servicios en San José-David y bueno, nosotros no podríamos fijar tarifas en San José-David. Pero, pero sucede que ese bus por datos que hemos recibido de reportes estadísticos de ellos, primero, ese bus estaba en el acuerdo flota óptima del CTP y segundo, en los reportes de estadísticas aparecía ese bus, haciendo Golfito, Río Claro, Villa Neilly, entonces lo que se dijo fue, para efectos del canon que nosotros cobramos, está en la flota, hace servicio doméstico, aplica.

Edgar Gutiérrez López:

Es que en Tica Bus viene una tarifa que dice, sin paradas y con paradas. Me parece que en este tema de los estudiantes del presupuesto de educación lo más que podrían llegar y eso que posiblemente, es decir una base una fuente de información para determinar si se decidieron o no y el pago esta correcto y posiblemente, cuando se den cuenta que ellos no tenían la posibilidad de revisar nada de eso comienzan a desplazarlo a otro.

Luis Cubillo Herrera:

Y tenemos que empezar por armar internamente con esos pasos, uno, que se declare formalmente actividad regulada y dos, decir cómo vamos a regular, cobrar el canon. En el caso de este transporte de estudiantes no sería tan difícil porque lo que se podría hacer es un convenio con el MEP para que en el momento que le pague a los transportistas les capte el canon.

Dennis Meléndez Howell:

Sí, pero el problema está en que no podemos hacer la primera vuelta.

Luis Cubillo Herrera:

La primera vuelta habrá que ver como la manejamos.

Dennis Meléndez Howell:

Después viene la misma Contraloría General de la República y nos sanciona porque nosotros estamos aplicando los recursos de otros ámbitos de regulación.

Luis Cubillo Herrera:

Si, lo que pasa es que si usáramos ese argumento, no nos hubieran dejado tampoco arrancar con SUTEL.

Dennis Meléndez Howell:

Bueno, pero igual nos mandaron.

Luis Cubillo Herrera:

Sí, pero se defendió la tesis.

Dennis Meléndez Howell:

Lo que yo pienso es, nuevamente pasarle el asunto a la Contraloría General de la República y mandarle a decir, "mire, nosotros pensamos que esto tiene solución en términos de que nosotros no estamos objetando utilizar el mismo mecanismo que utilizaron el año pasado, mientras definimos esa metodología, pero que ustedes nos digan, si tenemos algún inconveniente en hacerlo de esa manera" Quizás más bien a manera de consulta a la Contraloría General de la República, les afirmamos que nosotros estaríamos de acuerdo en hacer eso, siempre y cuando ellos nos den ese aval.

Sylvia Saborío Alvarado:

Dos cosas: que nos den ese aval y que después no nos vayan a penalizar por usar plata de otros lados para redactarles el aval y para desarrollar la metodología; son dos cosas.

Si porque ya estamos gastando recursos valiosos de don Luis Cubillo.

Edgar Gutiérrez López:

Lo que va a pasar es que, públicamente, nos van a mandar el problema, cuando ellos no aprueben ayudas y salga en las noticias, por culpa de ARESEP no se le da el servicio de transporte a los estudiantes.

Dennis Meléndez Howell:

No dejan de tener su razón, ellos dicen si la Contraloría General de la República me dice que ARESEP es quien tiene que darnos eso y ARESEP nos dice no, pero es que no es actividad regulada, primero y segundo, no mire, probablemente de acuerdo con el pronunciamiento de la Procuraduría General de la República, sí es actividad regulada, pero no tenemos metodología y entonces, qué hacemos para tener metodología.

Primero tenemos que cobrar el canon, pero ¿a quién le vamos a cobrar si todavía ni sabemos a quién le vamos a adjudicar?, entonces bueno, hacer un documento a la Contraloría diciéndole, mire nosotros estaríamos de acuerdo en que mientras definimos la metodología vamos a seguir estos, estos y estos pasos y le estamos mandando a decir al Ministerio, que vamos a considerarlo actividad regulada y que de acuerdo con eso vamos a empezar a cobrar un canon, etc., el que se incorporará a lo que ellos le cobran a los intermediarios, siempre y cuando le decimos a la Contraloría ustedes estén de acuerdo en que tenemos que utilizar eso como un mecanismo de emergencia, simplemente en aras del interés público y los estudiantes no se queden sin transporte.

Luis Cubillo Herrera:

La otra cosa es que la última aprobación de cánones que hizo la Contraloría General de la República, fue para la actividad total, fue para energía, para transporte y que nosotros a través del presupuesto definíamos cómo cargábamos a cada una de las cosas y que se hace una liquidación.

Sylvia Saborío Alvarado:

Bueno vamos a ver, en eso de los cánones, tenemos que ver más, porque si esto es parte de transportes, debe salir de ahí.

Dennis Meléndez Howell:

Bueno sale de ahí, pero en el entendido de que va a salir de transportes, del presupuesto de transportes y se lo vamos a cargar a transportes, pero que transportes va a estar recibiendo algo en el momento en que empecemos a cobrarle el canon a los que tengan que pagar.

Luis Cubillo Herrera:

Y eso no me cierra a una ecuación de 100 solo 100.

Dennis Meléndez Howell:

Me parece que si lo hacemos en esa forma, condicionado a que la Contraloría nos diga que ellos dan un aval transitorio a que lo hagamos de esa manera, que era como ellos lo hacían.

Sylvia Saborío Alvarado:

Pero es absurdo que nos de un aval a nosotros para hacerlo como ellos lo hacían, en vez de darle ellos directamente el aval.

Dennis Meléndez Howell:

Se quitan por eso, porque tienen el problema de que la Procuraduría General de la República dijo que es actividad regulada.

Sylvia Saborío Alvarado:

¿En qué estamos quedando, en que le mandamos esa nota?

Dennis Meléndez Howell:

Le mandamos esa nota a la Contraloría General de la República, no le decimos que no, que estamos de acuerdo en hacer esto y estos pasos y vamos a seguir esto y por este año. ¿Estaríamos de acuerdo? Si la Contraloría nos autoriza a que lo hagamos de esa manera, muy bien. Entonces quedamos en esto.

Analizado el tema, con base en los comentarios y sugerencias formulados en esta oportunidad, la Junta Directiva resolvió por unanimidad de los tres votos presentes:

ACUERDO 06-75-2011

Comunicar a la Contraloría General de la República que la posición de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en relación con los montos que paga el Ministerio de Educación Pública por el transporte de estudiantes, es que no hay objeción para que se vuelva a permitir la aplicación de los sistemas aprobados en años recientes por parte de la Contraloría General de la República, ello en el entendido que será válido hasta tanto la ARESEP implemente la regulación de esa actividad y cobre los cánones requeridos para financiar esa labor.

ARTÍCULO 8. *Reglamento de sesiones de Junta Directiva.*

La señora Carol Solano Durán participó en el análisis del presente artículo.

Se entró a conocer una nueva versión de la propuesta de Reglamento de sesiones de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos de conformidad con lo resuelto en acuerdo 05-71-2011, del acta de la sesión 71-2011, celebrada el 23 de noviembre del 2011.

Dennis Meléndez Howell:

Sería básicamente, ver los cambios que se hicieron en el Reglamento con base en las notas que tomó la señora Carol Solano la vez pasada, de los puntos en que había acuerdo y los que no había acuerdo y cuáles fueron las propuestas que se hicieron acá, en algunos casos ella nos entrega, aquí está el documento con control de cambios, nos entrega con algunos comentarios, donde simplemente dice que habíamos acordado valorarlo, yo le cedería la palabra a doña Carol Solano.

Carol Solano Durán:

Básicamente, están incorporadas con control de cambios las observaciones de forma que, en aquella oportunidad, se habían solicitado. Por ejemplo en el artículo 2, donde se habla de clases de sesiones y su carácter privado, habían sugerido que incorporáramos aparte de que el Regulador General puede invitar o convocar a otras personas, lo que dice la Ley General de Administración Pública es que el Órgano podrá disponer acordándolo por unanimidad de sus miembros, que tenga acceso a ella el público en general o bien ciertas personas, concediéndoles o no el derecho de participar en las deliberaciones con voz pero sin voto, esto es copia textual del artículo, dándole además la posibilidad al Regulador, que si el Órgano lo considera por unanimidad, inviten a otras personas.

Sylvia Saborío Alvarado:

Yo estoy de acuerdo.

Dennis Meléndez Howell:

Yo también estoy de acuerdo con eso.

Carol Solano Durán:

El inciso 5), era el tema de que la Junta Directiva no conferirá audiencia a ninguna de las partes de un procedimiento administrativo que las solicite, cuando deba conocer de los recursos administrativos que interesen o puedan interesar a los solicitantes. En este punto hubo alguna discusión y se les adjuntó un acuerdo que la Junta Directiva había tomado en el 2001, en el sentido de que si había una empresa que presentó un recurso de apelación solicitando una audiencia, pues no era conveniente que la Junta Directiva los recibiera.

Edgar Gutiérrez López:

Dentro del debido proceso es un derecho que se tiene.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

El derecho que tendría el administrado es impugnar la resolución, no necesariamente a que se le dé audiencia, lo que aquí se está tratando de regular es si se les recibe o no, cuando han impugnado las resoluciones.

Carol Solano Durán:

La Ley General no prevé que haya audiencias orales.

Edgar Gutiérrez López:

No, pero dentro de todo el procedimiento administrativo ahora que se ha ido haciendo oral y sobre la base de audiencias previas si no choca ahí.

Juan Manuel Quesada Espinoza:

Hay disposiciones que establecen que las sesiones de la Junta Directiva, son privadas y se invita a quien el Órgano considere.

Edgar Gutiérrez López:

Entonces ¿Lo que hicieron fue dejarlo igual?

Carol Solano Durán:

Lo dejamos igual a como estaba, porque está fundamentado en un acuerdo que la Junta Directiva tomó en el año 2001, que en aquel entonces don Robert Thomas había expuesto que no era conveniente, porque si se le daba la oportunidad a uno, habría que dársela a todas las partes dentro del proceso y que no era propio de un Órgano Regulador.

Dennis Meléndez Howell:

Si, se volvería interminable y es abrir una caja de pandora porque constantemente hay gente buscando a ver como hacen para que la Junta Directiva los reciba.

Carol Solano Durán:

De hecho, la Junta Directiva tomó dos acuerdos en aquella oportunidad, este acuerdo de no recibir e instruir a la Secretaría de la Junta Directiva para que si alguien lo solicita le responda con ese acuerdo.

Sylvia Saborío Alvarado:

Aquí hay algo con la numeración que no entiendo.

Carol Solano Durán:

Es por el control de cambios doña Sylvia, ya en la versión final cuando se acepten los cambios, se ve bien.

Luego tenemos el artículo 3, en el inciso 3), que era el tema del vicepresidente, recuerdan ustedes que la versión original, decía que la Junta Directiva en la primera sesión de cada año, de entre sus miembros elegirá un vicepresidente, cuya función es sustituir al presidente, aquí estamos sustituyendo el vicepresidente, por la figura del presidente ad-hoc, la Ley General de la Administración Pública prevé esas dos opciones, vicepresidente o presidente ad-hoc, en el

caso de nuestra Ley no está establecido que la Junta Directiva tenga un vicepresidente, entonces nos parece que sería la opción más conveniente, un presidente ad-hoc.

Dennis Meléndez Howell:

Tal vez por un año.

Carol Solano Durán:

En la primera sesión de Junta Directiva ustedes deciden quién va a ser ese presidente ad-hoc por el plazo de un año y luego lo complementamos con lo que dice el artículo 51 que va a sustituir al presidente o en su defecto al Regulador Adjunto, en caso de ausencia o enfermedad de ambos y en general cuando ocurra alguna causa justa, según lo establece la Ley General de la Administración Pública.

Dennis Meléndez Howell:

Aprobado.

Carol Solano Durán:

Luego tenemos el artículo 4, aquí básicamente no sé si recuerdan, que decía el Regulador General o por quien lo sustituya, que para simplificar un poco dejáramos presidente, ese es el cambio que se hizo en el inciso 1), en el inciso 2), en el inciso 4) decía que la convocatoria de las sesiones extraordinarias se regirá por lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública.

Nos sugirieron que pusiéramos lo que decía expresamente la Ley, entonces así quedó, que la convocatoria de sesiones extraordinarias se hará por escrito, con una antelación mínima de 24 horas, salvo los casos de urgencia.

Luego tenemos el inciso 7), igual, donde decía el presidente adjunto o quien lo sustituya, eliminamos o a quien lo sustituya, en el artículo 5, que hablamos de la agenda de las sesiones y remisión de documentos el inciso 6), nos habían sugerido eliminar el e) por un asunto de redacción, entonces quedó el Secretario de Junta remitirá a los miembros de Junta, suprimiendo el e), que estaba ahí antes de remitirá.

Sylvia Saborío Alvarado:

En el artículo 5, el primer inciso, no se lo quitaron.

Carol Solano Durán:

Cierto. El artículo 6, igual en el inciso 1, le quitamos o quien lo sustituya. En el inciso 2), aquí nos habían sugerido unificar con lo que era el inciso 5) anterior, la redacción para que quedara claro, me permito leer la propuesta, diría: *Al inicio de cada sesión el Presidente podrá establecer el límite de tiempos para la discusión de cada tema*

Dennis Meléndez Howell:

Yo había entendido bien eso de doña Sylvia y tiene razón, quitarle eso de "al inicio de cada sesión"

Sylvia Saborío Alvarado:

Quitarle lo de "al inicio de cada sesión" el Presidente podrá establecer límites de tiempos para la discusión de cada tema, incluyendo el tiempo suficiente y razonable para la presentación del tema.

Carol Solano Durán:

La intervención de los directores y las aclaraciones que se soliciten a los asesores, en cuyo caso, o sea, era para dar a entender que era en ese tema, el tiempo correspondiente a la intervención de los directores se hará de manera equitativa entre todos los miembros.

Sylvia Saborío Alvarado:

Entonces, solo quitarle en realidad al inicio de cada sesión.

Dennis Meléndez Howell:

Y cambiar el límite, establecer límites de tiempo, no de tiempos.

Carol Solano Durán:

Entonces se estaría eliminando el inciso 5), porque lo estamos unificando con el 3).

Luego dice al finalizar el tiempo asignado, el Presidente pondrá a votación el asunto de que se trate, porque ahí quedaba como un hueco, no se si recuerdan que no quedaba muy claro, a menos que por mayoría simple de los miembros presentes se decida una prórroga o posposición para continuar su análisis y discusión en la próxima sesión.

Luego teníamos el artículo 7, aquí había un error de numeración porque el inciso 1, es el que se refiere a los acuerdos que requerían mayoría calificada y luego seguía ahí la numeración, entonces pusimos 1, de este inciso 1, tiene subincisos del a al e y luego ya viene 2, 3, 4, 5 como temas del mismo artículo, pero no incisos que requiera mayoría calificada.

En el inciso c, a sugerencia de don Luis Fernando se incluyó que requerirá mayoría calificada el nombramiento y remoción del Auditor Interno y del Subauditor.

Luego, ya lo que quedaría como inciso 6, le sustituimos mayoría calificada de dos tercios, por cuatro votos, que sería digamos lo que corresponde en esta Junta Directiva.

El artículo 8, que es sobre las actas, el inciso 2, se había incorporado que las actas contendrán el orden del día de cada sesión y que la transcripción será literal, según ya la Junta Directiva había acordado en una sesión anterior.

De esta manera, el inciso 4, ya no tendría sentido, porque como las actas son literales, este inciso se propone eliminar.

Lo que era el inciso 5, donde dice que las actas aprobadas, serán firmadas por todos los miembros de Junta, que era lo que ustedes habían acordado y por quien funja como Secretario de la Junta.

Luego tenemos el artículo 9, que era la notificación, comunicación y publicación de los acuerdos, es el tema de los votos salvados, se había cuestionado si tenía que comunicarse el voto salvado siempre o solamente cuando dice la excepción de la ley. Nosotros consideramos que la redacción así como estaba la propuesta inicial, se ajusta a lo que dice la ley, es decir, que no es necesario comunicar el voto salvado siempre.

Edgar Gutiérrez López:

No se incorpora en el acuerdo.

Carol Solano Durán:

No, consta en el acta, pero no en el acuerdo.

Sylvia Saborío Alvarado:

Consta como excepción señalada.

Carol Solano Durán:

Exactamente, el inciso 3, era aquel tema de que además de la notificación y comunicación, se publicarán en la Gaceta las siguientes resoluciones y acuerdos, el inciso a), eran las resoluciones por las que se otorgan, modifiquen o revoquen títulos habilitantes para prestar servicios públicos.

Nosotros analizamos el tema y consideramos conveniente, por la naturaleza y los efectos que tienen esos actos, que sean publicadas en La Gaceta.

Ustedes habían dicho que cuál era el fundamento jurídico, realmente no hay una norma expresa que los obligue a publicar, pero nosotros recomendamos por la naturaleza que afecta a terceros, porque usted estaría revocando un título habilitante o modificándolo, porque se ha hecho un proceso de audiencia pública, que hay personas interesadas que sería conveniente.

Luego tenemos el artículo 10, igual el inciso 2, estaríamos recomendando eliminarlo, porque ya como las actas van a ser literales no tendría mucho sentido.

Y en el artículo 12, donde dice el segundo párrafo, que el pago de la dieta se hará únicamente, habían ustedes sugerido eliminar el únicamente.

Luego de analizado el tema objeto de este artículo, la Junta Directiva con base en la propuesta de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, con fundamento en los artículos 12, 52, 103, inciso 3 y 129 de la Ley 6227, Ley General de la Administración Pública, dispuso por unanimidad:

Considerando:

- 1° Que se le han introducido reformas a la Ley 7593, por medio de las Leyes 8469 y 8660, entre otras, con lo que han variado algunas de las funciones y competencias de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*
- 2° Que resulta necesario actualizar en el Reglamento de sesiones de esta Junta Directiva, a fin de adecuarlo a la realidad actual del ordenamiento jurídico.*
- 3° Que la Junta Directiva, en las sesión 14-2011, del 28 de febrero del 2011, conoció del Proyecto de Reglamento de Sesiones de la Junta de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*
- 4° Que por acuerdo 05-71-2011, adoptado por la Junta Directiva en la sesión 71-2011, del 23 de noviembre del 2011, se instruyó a la Administración para que, en una próxima sesión, elevara una nueva versión de la propuesta de Reglamento de sesiones de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*

Por tanto, dispuso, por unanimidad de los tres votos presentes:

ACUERDO 07-75-2011

Aprobar el Reglamento de sesiones de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, cuyo texto se indica a continuación:

**REGLAMENTO DE SESIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

Artículo 1º.- Objetivo

El presente reglamento tiene por objetivo, regular el quehacer de la Junta en el ejercicio de las potestades, competencia y funciones que le señala el ordenamiento jurídico.

Artículo 2º.- Clases de sesiones y su carácter privado

1. Las sesiones de la Junta serán ordinarias, extraordinarias, presenciales o no presenciales. Sin embargo, las sesiones no presenciales serán excepcionales y sólo podrán celebrarse si los medios tecnológicos que para ello se empleen, permiten una comunicación integral, simultánea, que comprenda vídeo, audio y datos, entre los miembros presentes en el lugar donde se celebra la sesión, con el o los miembros que no estén en ese lugar.
2. Las sesiones de la Junta serán privadas, salvo que el Presidente(a) de la Junta, decida invitar o convocar a otras personas. De igual forma, el órgano podrá disponer, acordándolo así por unanimidad de sus miembros presentes, que tenga acceso a ella el público en general o bien ciertas personas, concediéndoles o no el derecho de participar en las deliberaciones con voz pero sin voto.
3. El (la) Regulador(a) General Adjunto(a) asistirá a las sesiones, con voz pero sin voto; salvo cuando sustituya al (a la) Regulador(a) General en la función de presidir la Junta; caso en el que sí tendrá derecho a voto.

También asistirán a las sesiones, con voz, pero sin voto, el (la) Secretario(a) de la Junta, y los otros funcionarios de la Institución, que sean debidamente convocados por el Presidente. También podrán asistir a las sesiones invitados externos de la Institución, si su presencia se considera relevante para el conocimiento de un tema en particular y previa convocatoria del Presidente.

4. La Junta no conferirá audiencia a ninguna de las partes de un procedimiento administrativo que la soliciten, cuando la Junta deba conocer de los recursos administrativos que interesen o pueden interesar a los solicitantes.

Artículo 3º.- Presidencia de las sesiones

1. El (la) Regulador(a) General presidirá las sesiones de la Junta.

2. El (la) Regulador(a) General Adjunto(a) sustituirá al (a la) Regulador(a) General, en sus ausencias, de acuerdo con lo que dispone el artículo 57, inciso b), subinciso 3) de la Ley 7593.
3. La Junta elegirá, en la primera sesión de cada año, de entre sus miembros, un Presidente ad hoc, cuya función es sustituir al (la) Regulador (a) General o, en su defecto, al (la) Regulador(a) General Adjunto (a) en caso de ausencia o de enfermedad de ambos y en general cuando ocurra alguna causa justa, de conformidad con lo establecido en el artículo 51 de la Ley General de la Administración Pública.

Artículo 4º.- Frecuencia y lugar de las sesiones, convocatoria y quórum necesario para sesionar

1. La Junta sesionará ordinariamente, una vez por semana, el día y a la hora que la Junta acuerde y, extraordinariamente, cada vez que sea convocada por el (la) Presidente (a) o, cuando lo soliciten por lo menos dos miembros de la Junta.
2. La comunicación de la convocatoria a sesiones la hará el (la) Secretario(a) de la Junta, a solicitud del (de la) Presidente.
3. Las sesiones se celebrarán en las oficinas de la Autoridad Reguladora, salvo que el (la) Presidente (a) disponga otra cosa, por razones debidamente justificadas.
4. La convocatoria a sesiones extraordinarias deberá hacerse por escrito, con una antelación mínima de veinticuatro horas, salvo los casos de urgencia. A la convocatoria se acompañará copia del orden del día, salvo casos de urgencia.
5. Para que la Junta sesione válidamente, se requiere que asistan a la sesión, al menos tres de sus miembros, incluyendo a los que asistan de manera no presencial.
6. La sesión se iniciará en el momento en que haya quórum, a partir de la hora señalada. Si transcurridos treinta minutos después de la hora señalada para sesionar ordinaria o extraordinariamente, no hubiere el quórum para ello, no se celebrará la sesión; salvo cuando se tenga conocimiento de situaciones especiales que han atrasado la presencia del director o directores necesarios para el quórum, en cuyo caso cuando se integre(n), podrá iniciarse la sesión, luego de aquellos treinta minutos.

7. Cuando algún miembro titular haya comunicado, con la antelación suficiente, que no podrá asistir a la sesión, el (la) Presidente de la Junta, convocará al miembro suplente respectivo para llenar la ausencia mencionada.

Artículo 5º.- Preparación de la agenda de las sesiones y remisión de documentos

1. El (la) Regulador(a) General preparará, con la asistencia del Secretario de la Junta, la agenda de las sesiones de la Junta.
2. La agenda de sesiones ordinarias, necesariamente deberá incluir los siguientes capítulos:
 - a) Asuntos del (de la) Regulador(a) General.
 - b) Propuestas de los (las) otros (as) miembros de la Junta.
3. Al confeccionar la agenda, el Presidente incluirá dentro del capítulo de "Propuestas de los (las) otros (as) miembros de la Junta" aquellos temas que ha pedido de algún miembro de Junta Directiva se le hubiere formulado al menos con tres días naturales de antelación.

No se podrán conocer asuntos propuestos por los miembros de Junta Directiva que no cumplan con lo indicado en el párrafo anterior, salvo lo dispuesto en el inciso 5 de este artículo.

4. La correspondencia dirigida a la Junta, se elevará a su conocimiento, en la sesión inmediata siguiente a la fecha en la que haya sido recibida por la Secretaría de la Junta Directiva, salvo en aquellos casos cuya urgencia requiera ponerla en conocimiento de previo.
5. La Junta, con el voto favorable de cuatro de sus miembros, podrá conocer algún asunto no incluido en la agenda.
6. El Secretario de la Junta remitirá a los miembros de la Junta, sea en forma impresa, digital o magnética, los documentos que a continuación se indican y con la antelación que también se indica, en el caso de las sesiones ordinarias:
 - a) Al menos 48 horas antes de la sesión de que se trate: la agenda, los borradores de las actas de sesiones ordinarias anteriores, que no hayan sido aprobadas y la documentación correspondiente a los asuntos que se van a tratar en la sesión.

- b) Al menos una vez al mes, un informe sobre los acuerdos adoptados por la Junta, que se encuentren pendientes.
- 7. En el caso de sesiones extraordinarias, la documentación correspondiente a los asuntos que se van a tratar, será remitida a los miembros de la Junta, sea en forma impresa, digital o magnética; al menos, veinticuatro horas antes del día y hora de la sesión de que se trate.

Artículo 6°. □Conducción de las sesiones de Junta

- 1. El Presidente de la Junta dirigirá las sesiones.
- 2. El orden del día de cada sesión se aprobará por mayoría simple de los miembros presentes, al inicio de la respectiva sesión.
- 3. El (la) Presidente (a) podrá establecer límites de tiempos para la discusión de cada tema, incluyendo el tiempo suficiente y razonable para la presentación del tema, la intervención de los directores y las aclaraciones que se soliciten a los asesores; en cuyo caso la distribución del tiempo correspondiente a la intervención de los directores, se hará de manera equitativa entre todos los miembros. Al finalizar el tiempo asignado, el Presidente pondrá a votación el asunto de que se trate, a menos que, por mayoría simple de los miembros presentes, se decida una prórroga o posposición para continuar su análisis y discusión en la próxima sesión.

Artículo 7°.- Votos necesarios para tomar acuerdos y su firmeza

- 1. Los acuerdos se tomarán por mayoría simple de votos de los presentes, excepto para los siguientes asuntos, cuya validez requiere de al menos cuatro votos afirmativos:
 - a) La resolución de las apelaciones en materia de fijación de tarifas y precios.
 - b) El otorgamiento, la revocatoria o la ampliación de las concesiones que por ley le corresponda.
 - c) El nombramiento y la remoción del Auditor Interno y del Subauditor interno.
 - d) La aprobación del estudio de cánones.
 - e) La aprobación de las operaciones de endeudamiento.

2. Ningún miembro de la Junta puede abstenerse de votar. Tanto los votos afirmativos, como los negativos, se harán constar en actas, salvo cuando el acuerdo se adopte por voto unánime de los miembros presentes.
3. Cuando al decidir algún asunto, resultare la votación empatada, quien esté fungiendo como Presidente ejercerá voto de calidad, únicamente para desempatar la votación.
4. Los miembros de la Junta deberán excusarse de participar, retirándose de la sesión, en la resolución de asuntos en los que ellos o sus parientes por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto grado inclusive, estén interesados o, interesen a sociedades anónimas o compañías cuyos dueños o empleados sean los parientes referidos.
5. Las otras causales de excusa, las de abstención y de recusación, se regirán por lo dispuesto en la Ley general de la administración pública.
6. Los acuerdos adoptados quedarán firmes al momento de aprobarse el acta de la sesión de que se trate, salvo que por motivos de urgencia y por cuatro votos de la totalidad de los miembros de la Junta, se decida adoptarlos en firme.

Artículo 8º.- Actas de las sesiones, su aprobación, su firma y la legalización de libros de actas

1. La Secretaría de la Junta levantará acta de cada sesión de la Junta.
2. Las actas contendrán el orden del día de cada sesión, la indicación de las personas asistentes, así como las circunstancias de lugar y tiempo en se hayan celebrado, la transcripción literal de la grabación de la sesión, la forma y resultado de la votación y el contenido de los acuerdos.
3. En el caso de sesiones en que uno o varios miembros de la Junta no estuvieran presentes en el lugar de convocatoria fijado para celebrar la sesión, deberá consignarse en el acta correspondiente, el nombre de los miembros que no estaban presentes físicamente en ese lugar así como el lugar en que estos se encontraban y desde el cual participaron en la sesión. Deberán consignarse asimismo las razones por las que no estuvieron presentes físicamente. Se deberá señalar también el medio tecnológico por el cual se hizo efectiva su participación en la sesión, medio que en todos los casos deberá garantizar la inmediatez y fidelidad de su participación.

4. Las actas se aprobarán en la sesión ordinaria siguiente, salvo que las circunstancias lo impidiesen. Antes de la aprobación del acta, carecerán de eficacia y firmeza los acuerdos adoptados en la sesión de que se trate; salvo que se hubieran adoptado con carácter de firme.
5. Las actas aprobadas serán firmadas por todos los miembros de Junta Directiva y por quien funja como Secretario(a) de la Junta.
6. Las actas estarán debidamente foliadas, consecutiva y ascendentemente y se empastarán en forma de libro, el que será legalizado por la Auditoría Interna de la Autoridad Reguladora, a solicitud de (de la) Secretario(a) de la Junta.

Artículo 9º.- Notificación, comunicación y publicación de acuerdos

1. Una vez que los acuerdos queden en firme, serán comunicados a los interesados, por el (la) Secretario(a) de la Junta, salvo que ésta disponga que otra persona realice la comunicación. Los votos salvados no serán incorporados en esa comunicación, salvo en el supuesto de excepción señalado en el artículo 57 inciso 2 de la Ley General de la Administración Pública.
2. Los acuerdos, los actos y las resoluciones de la Junta, serán notificados a las partes de los procedimientos y, comunicados a los interesados.
3. Además de la notificación y la comunicación indicados en el inciso 2 anterior; se publicarán en La Gaceta, las resoluciones y los acuerdos siguientes:
 - a) Resoluciones por las que se otorgan, modifiquen o revoquen títulos habilitantes para prestar servicios públicos.
 - b) Resoluciones que modifiquen tarifas o precios de servicios públicos, cánones, tasas y contribuciones de telecomunicaciones.
 - c) Resoluciones o acuerdos de carácter general, que afecten a los usuarios de los servicios públicos sujetos a las regulaciones de la Ley 7593 y, sobre los que la Aresep tenga competencias asignadas por otras leyes.
 - d) Resoluciones o acuerdos de carácter general, que afecten a los administrados.
 - e) Resoluciones o acuerdos que la Junta disponga que deben ser publicados.

Artículo 10°.- Recurso de revisión contra acuerdos de la Junta

En el caso de que algún miembro de la Junta interponga recurso de revisión contra un acuerdo adoptado por ella, el recurso será resuelto al conocerse el acta de esa sesión, a menos que, por tratarse de un asunto que el Presidente juzgue urgente, prefiera conocerlo en sesión extraordinaria.

Artículo 11.- Comisiones de trabajo

1. La Junta podrá crear comisiones de trabajo, de carácter temporal o permanente, para que atiendan asuntos especiales, complejos o urgentes. Estas comisiones no constituyen órganos de la administración activa, no pueden emitir directrices y, por su participación en ellas, sus miembros no devengarán dietas. Su existencia tiene como objeto una labor de facilitación del ejercicio de las competencias y potestades deliberativas y resolutivas de la Junta Directiva.
2. Las indicadas comisiones deberán estar integradas por no menos de dos miembros de la Junta y, podrán formar parte de ellos, los funcionarios de la Administración y o expertos externos ad honorem que la Junta designe o solicite designar.
3. En el acuerdo por el que se crean dichas comisiones se indicará, sin perjuicio de otros aspectos, lo siguiente:
 - a) El asunto o los asuntos específicos que deberán atender.
 - b) El carácter, temporal o permanente de la comisión
 - c) El plazo en que debe concluirse la tarea o actividad encomendadas.
 - d) El contenido mínimo, el carácter, verbal o escrito, de los informes de avance de la ejecución de la tarea o de la actividad y los del informe final.
4. El informe final de las comisiones siempre será escrito y se rendirá dentro del plazo que señale la ley, los reglamentos o el acuerdo por el que se crea; en este último caso, el plazo podrá ser prorrogado a solicitud de la comisión y a juicio de la Junta, en razón de la complejidad del asunto encomendado a la comisión o de la imposibilidad de cumplir la encomienda en el plazo establecido originalmente.

Artículo 12.- Dietas por participar en sesiones

Las dietas de los (las) miembros de la Junta, salvo el (la) Regulador General y el (la) Regulador General Adjunto, cuando sustituye al (a la) Regulador (a) General; serán remuneradas de conformidad con lo establecido en el artículo 54 de la Ley 7593.

El pago de la dieta se hará cuando el miembro de la Junta haya participado en la totalidad de la sesión correspondiente, salvo que existan razones legales que le impidan conocer y votar alguno de los puntos del orden del día. Se entenderá que en toda sesión de Junta Directiva existe un periodo de tolerancia de 15 minutos posteriores al inicio de la misma, para que los miembros puedan incorporarse a la sesión y su asistencia sea remunerada con el pago de dieta.

Artículo 13.- Derogaciones

El presente reglamento deroga el publicado en La Gaceta 93 del 16 de mayo de 2003 y sus reformas; así como, los acuerdos, normas internas, lineamientos o instrucciones anteriores a su publicación dictadas por órganos competentes de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que regulen el funcionamiento de la Junta.

Artículo 14.- Entrada en vigor

Este reglamento entrará en vigor a partir del día de su publicación en el Diario Oficial, La Gaceta.

Dado en San José, a los catorce días de mes de diciembre de dos mil once.

Publíquese.

ARTÍCULO 9 *Informe en atención a la disposición 5.2 del informe DFOE-IFR-IF-11-2011 de la Contraloría General de la Republica.*

Se distribuyó entre los señores miembros de la Junta Directiva, para ser conocido, en una próxima sesión, el oficio 284-DGEE-2011, mediante el cual la Dirección General de Estrategia y Evaluación remite el plan para la atención de requerimientos de SUTEL, según disposición 5.2 del informe DFOE-IFR-IF-11-2011 de la Contraloría General de la República.

Dennis Meléndez Howell:

El tema siguiente es la entrega por parte de la Dirección, que aquí se está haciendo la entrega para que entonces se vea, se analice y quedamos con Enrique Muñoz de que lo vamos a incluir en la primera sesión de enero.

Analizado el tema, la Junta Directiva resolvió, por unanimidad de los tres votos presentes:

ACUERDO 08-75-2011

Dar por recibido el oficio 284-DGEE-2011 mediante el cual la Dirección General de Estrategia y Evaluación remite el plan para la atención de requerimientos de la Superintendencia de Telecomunicaciones, según disposición 5.2 del informe DFOE-IFR-IF-11-2011 de la Contraloría General de la República.

ARTÍCULO 10. *Asuntos pospuestos.*

Dennis Meléndez Howell:

Entonces les parece que pospongamos el conocimiento de los recursos para otra sesión.

La Junta Directiva resolvió:

ACUERDO 09-75-2011

Posponer, para una próxima sesión, los asuntos indicados en la agenda como puntos 3.7.1, 3.7.2, 3.7.3 y 3.7.4, los cuales, en ese orden, se indican a continuación:

- a) Recurso de apelación presentado por Corporación Gasolineras del Norte S.A. contra la resolución RRG-9464-2009 de 11 de febrero de 2009. OT-220-2008
- b) Recurso de apelación interpuesto a favor del señor Carlos Luis Santamaría Méndez, contra la resolución RRG-10267-2009. OT-209-2009.
- c) Recurso de apelación interpuesto por el señor Gonzalo Barquero Ramírez, Apoderado General de Condominio Eco Residencial Villa Real contra resolución de la Dirección de Fiscalización y Defensa del Usuario de las 13:00 horas del 20 de octubre de 2006. Expediente OT-131-2006.

- d) Criterio sobre la solicitud de aclaración de la resolución RJD-119-2011 del 18 de mayo del 2011, presentada por la Asociación Costarricense de Productores de Energía (ACOPE). ET-135-2008.

ARTÍCULO 11 *Distribución de asuntos de carácter informativo.*

Dennis Meléndez Howell:

Entonces les parece que pospongamos el conocimiento de los recursos para otra sesión y lo que sí me gustaría, es salir de una vez con este tema de los asuntos de carácter informativo.

Analizado el tema, la Junta Directiva dispuso:

ACUERDO 10-75-2011

Dar por recibido los documentos distribuidos en esta oportunidad, con fines informativos, los cuales se detallan a continuación:

- a) Consulta por parte de la Asamblea Legislativa, relativo al Proyecto de Ley Marco del Mercado de Gas Licuado de Petróleo. Oficio 819-RG-2011.
- b) Consulta al Auditor Interno en cuanto a los acuerdos que haya tomado el Consejo de la SUTEL, para ampliar la jornada a sus funcionarios. Oficio 840-RG-2011.
- c) Reanudación de funciones del Comité de Regulación y nombramiento temporal de sus integrantes. Oficio 846-RG-2011.
- d) Cumplimiento del acuerdo 12-067-2011, en relación con contrato de energía suscrito entre el ICE e Hidroeléctrica Caño Grande, y gestión de la empresa Discar. Oficio 852-RG-2011 del 1 de diciembre de 2011.
- e) Audiencia pública "Metodología para el ajuste extraordinario de las tarifas del servicio de electricidad, producto de variaciones en el costo de los combustibles (CVC) utilizados en generación térmica para el consumo nacional". Oficio 2208-DGPU-2011 del 1 de diciembre de 2011.
- f) Informe 11-I-2011 Advertencia sobre Sistema SAF para el DAF. Oficio 426-AI-2011 del 8 de diciembre de 2011.

- g) Cronología de gestiones en relación con el Concurso 18-ARESEP Miembro Titular Consejo SUTEL. Oficios 885-RG-2011 del 9 diciembre de 2011 y 792-DERH□ 2011 del 2 de diciembre de 2011.

A LAS 17:00 HORAS FINALIZÓ LA SESIÓN.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de la Junta

SYLVIA SABORÍO ALVARADO
Miembro Junta Directiva

EDGAR GUTIÉRREZ LÓPEZ
Miembro Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario Junta Directiva