SESIÓN ORDINARIA

N.° 47-2014

7 de agosto de 2014

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 47-2014

Acta de la sesión ordinaria número cuarenta y siete-dos mil catorce, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves siete de agosto de dos mil catorce, a partir de las catorce horas. Asisten los siguientes miembros: Dennis Meléndez Howell, quien preside; Sylvia Saborío Alvarado; Edgar Gutiérrez López; Pablo Sauma Fiatt y Adriana Garrido Quesada; así como los (as) señores (as): Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta; Rodolfo González Blanco, Gerente General; Rodolfo González López, Subauditor Interno; Juan Manuel Quesada Espinoza, Intendente de Energía; Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte; Carol Solano Durán, Directora General de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Ricardo Matarrita Venegas, Director General de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Constancia de participación mediante video conferencia.

La directora Adriana Garrido Quesada participa mediante el sistema de video conferencia, desde Marsella, Francia, conforme a lo dispuesto en el acuerdo 05-13-2014, del acta de la sesión 13-2014, del 6 de marzo de 2014.

ARTÍCULO 2. Aprobación del Orden del Día.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da lectura al orden del día esta sesión, luego de lo cual somete a votación. La Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 01-47-2014

Aprobar el Orden del Día de esta sesión. A la letra dice:

- 1. Aprobación del Orden del Día.
- 2. Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.
- 3. Aprobación de las actas de las sesiones 45-2014 y 46-2014.
- 4. Asuntos resolutivos.
 - 4.1 Propuesta de modelo para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.
 - 4.2 Solicitud de prórroga a la Contraloría General de la República en torno al modelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte público por autobús (cumplimiento de la disposición 4.7 del informe DFOE-EC-IF-13-2012).
 - 4.3 Análisis de la propuesta de Reglamento de rendición de garantía de fidelidad a favor de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Oficios 573-DGAJR-2014 del 4 agosto de 2014 y 438-DGO-2014 del 4 de julio de 2014.

- 4.4 Recursos de apelación interpuestos por Telefónica de Costa Rica TC, S.A., Instituto Costarricense de Electricidad y Claro CR Telecomunicaciones TC, contra el acuerdo 006-018-2014, emitido por el Consejo de la SUTEL. Expediente SUTEL GCO-NRE-RCS-01590-2014. Oficios 570-DGAJR-2014 del 1° de agosto de 2014 y 3994-SUTEL-UJ-2014 del 24 de junio de 2014.
- 4.5 Recurso de apelación interpuesto por SUERKATA S.R.L., contra la resolución RIE-036-2014 del 1° de julio de 2014. Expediente ET-157-2010. Oficio 574-DGAJR-2014 del 4 de agosto de 2014.
- 4.6 Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuesto por la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A., contra la resolución RRG-081-2014. Expediente AU-463-2012. Oficio 559-DGAJR-2014 del 30 de julio de 2014.

5. Asuntos informativos.

- 5.1 Aprobación por parte de la Contraloría General de la República del proyecto de cánones de regulación para el año 2015, solicitada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para las actividades de regulación: energía, aguas y transporte. Oficio DFOE-EC-0420/07841 del 31 de julio de 2014.
- 5.2 Aprobación por parte de Contraloría General de la República del proyecto de canon de regulación de la Superintendencia de Telecomunicaciones para el año 2015, por la suma de ¢8.044.000,8 miles. Oficio DFOE-EC-0447/07749 del 31 de julio de 2014.
- 5.3 Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de ley reformas de varios artículos de la Ley reguladora del servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi, N°7959, expediente 19.078. Oficio 543-RG-2014 del 21 de julio de 2014.
- 5.4 Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de Ley para el fomento del sector eléctrico, expediente 18.185. Oficio 536-RG-2014 del 28 de julio de 2014.
- 5.5 Remisión de información al Consejo de la SUTEL relacionado con el ajuste salarial aprobado para el régimen de salario global, correspondiente al I semestre de 2014. Oficio 514-DGO-2014 del 31 de julio de 2014
- 5.6 Solicitud de corrección de información por parte de COOPELESCA, sobre comunicado de prensa de la ARESEP del 29 de julio de 2014. Oficio COOPELESCA GG-612-2014 del 30 de julio de 2014.
- 5.7 Consulta a la Procuraduría General de la República sobre las disposiciones sancionatorias contenidas en el artículo 41, inciso a), de la Ley 7593. Oficio 554-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.
- 5.8 Traslado de funcionarios a la Dirección General de Atención al Usuario. Oficio 558-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.

- 5.9 Nueva instrucción sobre propuestas de normativa administrativa. Oficio 555-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.
- 5.10 Gestión e instrucción de los procedimientos administrativos, dispuestos en los artículos 10, 27 y 28, 38, 39, 41 y 44 de la Ley 7593; conocidos como procedimientos sancionatorios de -oficio o por denuncia-, quejas, controversias y conflictos de competencia entre los prestadores de servicios. Oficio 553-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.

ARTÍCULO 3. Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.

No presentan temas en esta oportunidad.

ARTÍCULO 4. Aprobación de actas.

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen los borradores de las actas de las sesiones 45-2014 y 46-2014, celebradas el 31 de julio de 2014 y 4 de agosto de 2014.

En discusión el acta 45-2014

El señor *Dennis Meléndez Howell* la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 02-47-2014

Aprobar el acta de la sesión 45-2014, celebrada el 31 de julio de 2014, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad, entre los señores miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

En discusión el acta 46-2014

El señor *Pablo Sauma Fiatt* indica que se abstiene de votar el acta 46-2014, toda vez que no participó en esa sesión.

El señor *Dennis Meléndez Howell* la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por cuatro votos:

ACUERDO 03-47-2014

Aprobar, con la salvedad realizada por el director Pablo Sauma Fiatt, el acta de la sesión 46-2014, celebrada el 4 de agosto de 2014, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad, entre los señores miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

ARTÍCULO 5. Propuesta de modelo para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Expediente OT-355-2013.

A las catorce horas y treinta minutos ingresan al salón de sesiones, los señores Guillermo Monge Guevara y Juan Carlos Pereira Rivera, funcionarios del Centro de Desarrollo de la Regulación, a exponer el tema objeto de este artículo.

La Junta Directiva conoce el oficio 101-CDR-2014 del 6 de agosto de 2014, mediante el cual la Dirección el Centro de Desarrollo de la Regulación se refiere a la propuesta de "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús", contenida en el expediente OT-355-2013.

El señor *Juan Carlos Pereira Rivera* explica la propuesta de acuerdo tendiente a dar por finalizada la tramitación de la propuesta de "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", sometida a audiencia pública mediante los acuerdos 03-79-2013 de la sesión extraordinaria 79-2013 del 11 de noviembre de 2013 y 08-82-2013 de la sesión extraordinaria 82-2013 del 21 de noviembre de 2013, y ordenar el archivo del expediente OT-355-2013.

Por otra parte, se refiere a la propuesta de someter a audiencia pública la nueva versión del Mmodelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús", para lo cual se solicitaría al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo y a la Dirección General de Atención al Usuario, que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública correspondiente.

Analizado el tema, con base en lo indicado por el Centro de Desarrollo de la Regulación, conforme al oficio 101-CDR-2014, el señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

En cuanto a finalizar tramitación de la propuesta contenida en el expediente OT-355-2013

ACUERDO 04-47-2014

- 1. Dar por finalizada la tramitación de la propuesta de "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", sometida a audiencia pública mediante los acuerdos 03-79-2013 de la sesión extraordinaria 79-2013 del 11 de noviembre de 2013 y 08-82-2013 de la sesión extraordinaria 82-2013 del 21 de noviembre del 2013, y ordenar el archivo del expediente OT-355-2013.
- 2. Agradecer a todos los participantes del proceso de audiencia pública en la cual se discutió la propuesta de modelo señalada en el punto anterior e informarles que, con fundamento en lo señalado por la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación en el oficio 101-CDR-2014 del 6 de agosto de 2014, esta Junta Directiva someterá a una nueva audiencia pública la propuesta ajustada de la propuesta de "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús".

ACUERDO FIRME.

En cuanto a someter a audiencia pública la nueva propuesta.

La Junta Directiva conoce el oficio 101-CDR-2014 del 6 de agosto de 2014, mediante el cual el Centro de Desarrollo de la Regulación presenta una propuesta de acuerdo tendiente a someter a

audiencia pública el nuevo modelo para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

Analizado el tema, con base en lo indicado por el Centro de Desarrollo de la Regulación, conforme al oficio 101-CDR-2014, el señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 05-47-2014

1. Someter al trámite de audiencia pública la siguiente propuesta "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", con fundamento en lo señalado en la propuesta remitida por la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación mediante el oficio 101-CDR-2014 del 6 de agosto de 2014, cuya propuesta se copia a continuación:

MODELO PARA FIJACIÓN ORDINARIA DE TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS

RESUMEN

El modelo propuesto en este documento para las fijaciones ordinarias de tarifas para las rutas de transporte público, modalidad autobús, constituye un importante avance hacia una regulación más transparente, con mayor consistencia técnica, y más agilidad en los cálculos tarifarios.

Se espera disminuir y eliminar distorsiones en las tarifas del servicio, estandarizar y uniformar los criterios y procedimientos de cálculo, y así minimizar la discrecionalidad en las decisiones y reducir la asimetría en la información sobre las variables operativas de las rutas.

Este modelo sistematiza la estructura de costos utilizada actualmente en el establecimiento de las tarifas de los servicios de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Realiza además una compilación y revisión de procedimientos y criterios de validación de información emitidos en diferentes épocas e instancias de la ARESEP, los cuales son empleados normalmente en la regulación tarifaria del servicio. Incorpora además un apartado donde se establecen los procedimientos necesarios para la determinación del precio de bienes o servicios incorporados en la estructura de costos.

El modelo propuesto contempla un conjunto de costos, que corresponde a la estructura que ha venido aplicando la ARESEP en la regulación del servicio citado, con modificaciones en el tratamiento de algunos rubros: i) el cálculo del precio del combustible; ii) la determinación del valor de las unidades de transporte; iii) la depreciación y remuneración al capital invertido en la flota de vehículos para la prestación del servicio; iv) la tasa de rentabilidad; v) los rubros de costos relacionados con el valor de las unidades de transporte (la depreciación y rentabilidad de la maquinaria, el equipo y las instalaciones, el costo de los repuestos y accesorios, otros gastos administrativos y la rentabilidad al capital invertido en proveeduría; vi) la incorporación del equipo automatizado de conteo de pasajeros, como un activo fijo y vii) adicionalmente se prevé dentro de los costos la incorporación de sistema electrónico de recaudación tarifaria. Además, se precisa de manera explícita el criterio de fijación tarifaria por "corredor común".

Adicionalmente, el modelo plantea la actualización periódica de la estructura de costos del servicio de transporte público por autobús, mediante estudios aprobados por ARESEP, que reflejen las variaciones en la tecnología y técnica en la prestación del servicio.

Esta propuesta de modelo incorpora los siguientes cambios con respecto a la versión sometida a audiencia pública: i) ampliación de la sección de justificación de la propuesta de modelo, para incluir justificaciones de los cambios específicos que se introducen en el modelo vigente; ii) modificación del año de corte para la entrada en aplicación del tratamiento de la inversión, con el fin de evitar que se genere un desfase entre el lapso de aplicación del nuevo procedimiento de reconocimiento de la inversión, y el lapso de vigencia del nuevo modelo tarifario; iii) redefinición de la variable "valor tarifario del autobús en el año i", en función de la cual se estiman varios rubros de costo (depreciación de maquinaria; equipo e instalaciones; repuestos y accesorios; otros gastos; rentabilidad de maquinara, equipo e instalaciones; y rentabilidad de proveeduría), de manera tal que no adquiera el valor de "cero" en ciertos casos, para mantener en lo que corresponda los criterios utilizados en el modelo vigente; iv) cambio en la tasa de rentabilidad, la cual varía según el año de fabricación de las unidades; v) mejoras en la precisión con que se definen determinados conceptos empleados en la descripción de los procedimientos tarifarios relacionados con el concepto de "corredor común" y el de fraccionamiento tarifario; vi) simplificación de los criterios de validación del volumen de pasajeros ("demanda"); vii) ajustes en el procedimiento del valor de las unidades de transporte, con el fin de incorporar los criterios y valores establecidos en la resolución de la Intendencia de Transportes de febrero del 2014, sobre la actualización del valor del autobús; viii) incorporación de reglas para la aplicación del modelo por primera vez y ix) mejoras en la redacción de algunos párrafos, con el propósito de facilitar la comprensión del modelo.

Una vez aprobado y publicado en el diario oficial La Gaceta, entrará a regir un día después de su publicación.

1. ANTECEDENTES

La regulación del servicio de transporte de personas mediante autobús, originalmente era realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Hace varias décadas, esta responsabilidad fue trasladada a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Sin embargo, a pesar de que se han introducido cambios orientados a mejorar el marco regulatorio, en buena medida el modelo aplicado hasta ahora sigue siendo el mismo que utilizaba el MOPT.

Desde hace varios años, se ha venido planteando la necesidad de hacer un ajuste de mayor profundidad en el esquema regulatorio aplicado a este servicio, con miras a mejorar las condiciones del servicio y la eficiencia del proceso regulador.

No obstante, por la complejidad y magnitud del sector ha sido necesario realizar una serie de estudios sobre las metodologías y prácticas utilizadas en diversos países, a fin de contar con mayores elementos de juicio para establecer el modelo más adecuado a nuestras necesidades.

Durante los años 2011 y 2012 se intensificaron estos estudios y se trabajó en el diseño de este modelo, que mantiene elementos importantes del modelo vigente, y los complementa con nuevos conceptos, actualización de algunos criterios y procedimientos que buscan facilitar las decisiones y ofrecer mayor transparencia a los operadores y usuarios.

Mediante el oficio 203-CDR-2013 y 213-CDR-2013 de la Dirección General Centro de la Regulación (CDR), del 11 de noviembre del 2013 y 18 de noviembre de 2013, respectivamente, se remitió a la Junta Directiva la propuesta de una nueva versión del modelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte público por autobús.

Mediante los acuerdos 03-79-2013 de la sesión extraordinaria 79-2013 del 11 de noviembre de 2013 y 08-82-2013 de la sesión extraordinaria 82-2013 del 21 de noviembre del 2013, la Junta Directiva resolvió someter al proceso de audiencia pública la citada propuesta.

La audiencia pública para someter a consulta la citada propuesta fue convocada para el 17 de diciembre de 2013. Esa convocatoria fue publicada en el Alcance Digital No. 130 de La Gaceta No. 228, del 26 de noviembre de 2013.

Fue necesario suspender la audiencia pública, debido a que la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, como medida cautelar, dispuso suspenderla en dos ocasiones. Una de ellas se produjo mediante una resolución del 11 de diciembre de 2013, emitida dentro de la tramitación del expediente No. 13-014371-007-CO, correspondiente al recurso de amparo presentado por José Antonio Rojas Hernández. La otra ocasión se produjo mediante una resolución del 16 de diciembre de 2013, emitida dentro de la tramitación del expediente No. 13-014986-007-CO, correspondiente al recurso de amparo presentado por Maritza Hernández Castañeda y otros.

Ambos recursos de amparo fueron declarados sin lugar por la Sala Constitucional. El recurso interpuesto por José Antonio Rojas fue declarado en ese sentido, mediante el Voto de la Sala Constitucional N° 2014-588 de las 09:05 horas del 17 de enero de 2014, dictado dentro del expediente judicial 13-014371-0007-CO. Igualmente, el recurso interpuesto por Maritza Hernández y otros fue declarado sin lugar mediante el Voto de la Sala Constitucional N° 2014-000631 de las 09:05 horas del 17 de enero de 2014, dictado dentro del expediente judicial 13-014986-0007-CO.

La convocatoria a audiencia pública para el 25 de marzo del 2014, fue publicada en los diarios La Nación y Diario Extra del 28 de febrero de 2014 y en La Gaceta N°42 del 28 de febrero de 2014.

El 25 de marzo del 2014, se celebró la audiencia pública convocada para las 17:15 horas.

El 4 de abril del 2014, mediante el oficio 1008-DGAU-2014, se comunicó el informe de oposiciones y coadyuvancias de la audiencia pública. Se presentaron 29 posiciones, con alrededor de 120 argumentos de los siguientes participantes: Walter Brenes Soto; Asociación Nacional Pro defensa de los usuarios de los Servicios Públicos; Corporación Nacional de Transportes CONATRA S.A. y otros dos personas jurídicas; Defensoría de los Habitantes; Asociación Cámara Nacional de Transportes y otras tres personas jurídicas; Autotransportes Santa Gertrudis Ltda. y otras 16 personas físicas o jurídicas; Consejería del Usuario de la Aresep; José Mario Cordero Hernández; Marcelino Calvo Rodríguez.

Esta propuesta de modelo incorpora los siguientes cambios con respecto a la versión sometida a audiencia pública:

Ampliación de la sección de justificación de la propuesta de modelo, para incluir
justificaciones de los cambios específicos que se introducen en el modelo vigente. Por
ejemplo, cambios relacionados con los procedimientos de conteo de pasajeros, de
estimación de la remuneración del capital y de valoración de los precios de los autobuses.

- Modificación del año de corte para la entrada en aplicación del tratamiento de la inversión, con el fin de evitar que se genere un desfase entre el lapso de aplicación del nuevo procedimiento de reconocimiento de la inversión, y el lapso de vigencia del nuevo modelo tarifario.
- Redefinición de la variable "valor tarifario del autobús en el año i", en función de la cual
 se estiman varios rubros de costo (depreciación de maquinaria; equipo e instalaciones;
 repuestos y accesorios; otros gastos; rentabilidad de maquinara, equipo e instalaciones; y
 rentabilidad de proveeduría), de manera tal que no adquiera el valor de "cero" en ciertos
 casos, para mantener en lo que corresponda los criterios utilizados en el modelo vigente.
- Mejoras en la precisión con que se definen determinados conceptos empleados en la descripción de los procedimientos tarifarios. Por ejemplo, el concepto de "corredor común" y el de fraccionamiento tarifario.
- Simplificación de los criterios de validación del volumen de pasajeros ("demanda").
- Ajustes en el procedimiento del valor de las unidades de transporte, con el fin de incorporar los criterios y valores establecidos en la resolución de la Intendencia de Transportes de febrero del 2014, sobre la actualización del valor del autobús.
- Incorporación de reglas para la aplicación del modelo por primera vez.
- Mejoras en la redacción de algunos párrafos, con el propósito de facilitar la comprensión del modelo.

El 2 de junio de 2014, mediante el oficio 065-CDR-2014, la Dirección General Centro de la Regulación (CDR), presentó a la Junta Directiva una nueva propuesta de modelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte público por autobús.

El 17 de junio de 2014, mediante el oficio 440-DGAJR-2014, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR), remitió a la Junta Directiva el dictamen que se limitó a identificar los cambios entre la propuesta sometida a audiencia pública el 25 de marzo del 2014 y la propuesta contenida en el oficio 065-CDR-2014, para efectos de determinar si se amerita la convocatoria a una segunda audiencia pública en virtud de los cambios incorporados por el proceso de audiencia pública.

El 26 de junio de 2014, en la sesión ordinaria 36-2014 de la Junta Directiva conoció en el informe de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR) y la propuesta remitida por el CDR mediante el oficio 72-CDR-2014, tomando el acuerdo 05-36-2014, para continuar con el análisis de la propuesta de modelo en una próxima sesión.

El 30 de junio de 2014, mediante el oficio 85-CDR-2014, la Dirección General del Centro de Desarrollo para la Regulación (CDR), remitió a la Junta Directiva una nueva propuesta de "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" incorporando las observaciones surgidas en la sesión ordinaria de la Junta Directiva mencionada en el punto anterior.

El 2 de julio de 2014, mediante el oficio mediante oficio 486-DGAJR-2014, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR) remitió a la Junta Directiva el criterio sobre el análisis de la propuesta contenida en el oficio 85-CDR-2014.

El 7 de julio de 2014, en la sesión extraordinaria 39-2014 de la Junta Directiva conoció en el informe de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR) y la propuesta remitida por la Dirección General del Centro de Desarrollo para la Regulación (CDR) mediante el oficio 85-CDR-2014, tomando el acuerdo 02-39-2014, para continuar con el análisis de la propuesta de modelo en una próxima sesión.

2. JUSTIFICACIÓN

2.1 Marco Legal

El establecimiento de una metodología para fijaciones ordinarias de tarifas para las rutas de transporte público, modalidad autobús, encuentra sustento legal en las leyes, resoluciones y documentos que se citan 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 esa Ley.

De esa forma, 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 encuentra el transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo, (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 interesa ha manifestado:

"I...] 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 ibídem 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). (Lo resaltado no está en el texto original).

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.

A continuación se transcriben los artículos de la Ley Nº 7593 antes mencionados:

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, salvo el aéreo."

(...)

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.

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.

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, 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.

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, ...), 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".

(...)

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. (...)"

El artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública tiene el siguiente texto:

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, con base en lo establecido en el artículo 6 inciso 16, del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado, se encuentra facultada para dictar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos sectores regulados bajo su competencia. Ese reglamento fue publicado en el Alcance N°101 a La Gaceta N°105, del 3 de junio del 2013 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.
- b) La formulación y revisión de las normas señaladas en el artículo 25.
- 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.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, resulta claro que la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora es la competente para emitir los modelos tarifarios de los servicios públicos regulados, incluyendo el transporte público remunerado de personas, para lo cual deberá seguir el procedimiento de audiencia pública en el que se garantice la participación ciudadana.

Estos modelos deberán 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 jurídico al que se hace referencia en párrafos anteriores, se encuentra sustento para que la ARESEP apruebe y aplique un modelo tarifario para el servicio de transporte público remunerado de personas.

2.2 Importancia del servicio de transporte público por autobús

El servicio de transporte público por autobús es aquel que es brindado por empresas privadas de transporte que obtienen la concesión o el permiso respectivo de parte del Consejo de Transporte Público (CTP) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para operar en rutas previamente definidas por ese órgano. El servicio de transporte público, modalidad autobús, es provisto por unas 4.630 unidades¹, distribuidas en unas 480 empresas², trabajando en 759 rutas ³ con unos 3.570 ramales.⁴ La antigüedad promedio de la flota actualmente autorizada para la prestación del servicio es de 8,3 años.

2.3 Importancia de la actualización del modelo tarifario actual

El modelo vigente de fijación de tarifas del servicio público de transporte por autobús se deriva del modelo que utilizaba el MOPT cuando esa institución tenía la competencia de regulación tarifaria de ese servicio. Ese modelo no ha experimentado cambios sustanciales desde que la ARESEP empezó a ejercer tal competencia, después de la aprobación de la Ley No. 7593.

El enfoque general del modelo vigente sigue siendo válido, y es el mismo que caracteriza a los modelos tarifarios para el servicio de autobús en muchos otros países. Sin embargo, es necesario revisar y actualizar varios de los criterios específicos de aplicación del modelo, con base en la experiencia generada por la ARESEP durante los años en que ha sido aplicado.

El modelo propuesto contiene modificaciones sustantivas en el procedimiento de cálculo tarifario, relacionadas con los siguientes aspectos: i) el cálculo del precio del combustible; ii) la determinación del valor de las unidades de transporte; iii) la depreciación y remuneración al capital invertido en la flota de vehículos para la prestación del servicio; iv) la tasa de rentabilidad; v) los rubros de costos relacionados con el valor de las unidades de transporte (la depreciación y rentabilidad de la maquinaria, el equipo y las instalaciones, el costo de los repuestos y accesorios, otros gastos administrativos y la rentabilidad al capital invertido en proveeduría); vi) la tasa de rentabilidad; vii) la incorporación del equipo automatizado de conteo de pasajeros, como un activo fijo y viii) adicionalmente se prevé dentro de los costos la incorporación de sistema electrónico de recaudación tarifaria. Además, se precisa de manera explícita el criterio de fijación tarifaria por "corredor común".

¹ Listado de unidades de transporte público autorizadas al 2013 por el CTP.

² Informe Final fijación tarifaria extraordinaria del servicio de transporte público, modalidad autobús. ARESEP, 16 de octubre 2013. ET-080-2013

^{34.}

³ Ídem.

⁴ La Gaceta N° 199, 16 de octubre de 2013. Cuadro sección D.

A continuación se justifican los cambios sustantivos específicos que se introdujeron en la propuesta:

Con respecto al cálculo del precio de combustible, se pasa de definir ese precio en función del precio vigente al día de la audiencia, a definirlo como el promedio de los precios diarios del semestre calendario natural anterior a la fecha en que tenga lugar la audiencia pública de aplicación del modelo. Con este cambio, se busca: i) dar transparencia al proceso de determinación de este rubro de costo, porque el precio a considerar en la fijación tarifaria será conocido antes de la fijación, una vez establecida la fecha de la audiencia (esto no es posible con el criterio vigente); ii) unificar el procedimiento de determinación de este rubro con el que se aplica en el modelo de fijación extraordinaria para el servicio público de autobús, para el mismo rubro; iii) evitar que la estimación de ese rubro de costo corresponda a un "pico" o un "valle" que no represente la tendencia de evolución de los precios de combustible, y en ese tanto, asignar – mediante un promedio semestral— un precio más adecuado para cumplir con el principio de servicio a costo.

Con el nuevo procedimiento que se propone para valorar las unidades de transporte, se busca pasar de un procedimiento basado en un sondeo de precios con base en cotizaciones de los proveedores, a uno basado en el procesamiento de los datos de precios recabados por el Ministerio de Hacienda. Además, se pasa de definir un solo valor de autobús para cada tipo de vehículo y para cualquier año de fabricación; a estimar un valor de autobús distinto para cada tipo de vehículo y para cada año de fabricación. Otra diferencia entre ambos métodos consiste en que con el método vigente, se obtienen valores en dólares que son convertidos en colones multiplicándolos por el tipo de cambio del día de la audiencia, mientras que con el método propuesto el valor del autobús se obtiene directamente en colones.

Con el nuevo método de estimación del valor del autobús se busca lo siguiente:

- i) Utilizar fuentes oficiales, públicas y más confiables para determinar el valor de las unidades.
- ii) Contar con suficientes datos para obtener precios por tipo de autobús y además por año de fabricación, que sean representativos de las marcas de los autobuses que componen la flota autorizada.
- iii) Contar con información más adecuada para efectuar estimaciones de precios de manera periódica y sistemática, con fines tarifarios.
- iv) Estar en capacidad de hacer estimaciones de precios en colones para el valor del autobús, con lo cual se evitan las dificultades inherentes a estimar precios que inicialmente fueron obtenidos en distintas monedas.

El nuevo criterio para estimar el valor del autobús se propone para aquellas unidades con año de fabricación mayor al año de corte (año en el cual el modelo sea publicado en el diario oficial Gaceta). Para las unidades con años de fabricación anteriores, se propone seguir utilizando los criterios vigentes antes de la aprobación del modelo. De esta forma, se busca respetar las decisiones de inversión de los operadores tomadas antes del establecimiento de este modelo.

En el método vigente de valoración de los autobuses, solamente se propone efectuar un cambio: el que tiene que ver con la estimación del tipo de cambio utilizado para convertir el valor en dólares a colones. Específicamente, se pasa de utilizar el valor puntual del tipo de cambio en el día de la audiencia pública, al promedio simple de los seis meses naturales anteriores a la entrada en vigencia de este modelo. Con ello, se busca dar transparencia al proceso de determinación de

este rubro de costo, porque el precio a considerar en la fijación tarifaria será conocido antes de la fijación, una vez establecida la fecha de la audiencia (lo cual no es posible con el criterio vigente). También se busca que el valor de cada autobús sea el mismo en todas las fijaciones tarifarias.

El procedimiento que se propone para estimar el rubro de depreciación se diferencia del que está vigente, en el cual se considera un plazo de depreciación acelerada, de 7 años, por el método de suma de dígitos, y un valor de rescate de cero. El método propuesto considera un plazo de depreciación lineal de 15 años, con un valor de rescate de cero. Con este cambio, se busca lo siguiente:

- i) Se considera que el plazo de depreciación debería coincidir con el lapso de operación de las unidades, para que el costo por depreciación y remuneración al capital invertido se distribuya durante todo el lapso de operación. De otra manera, los usuarios tendrían que retribuir esos costos de manera concentrada en un lapso menor, lo cual implicaría mayores niveles tarifarios que los que serían razonables, en los primeros años de operación de las unidades.
- ii) Tomar en cuenta que no existe evidencia ni sustento teórico que indiquen que el proceso de depreciación de los autobuses que operan en el servicio de transporte público sea acelerado. Téngase presente que si esa tendencia de depreciación fuera acelerada en los hechos, ello significaría que después de 4 años de operación, un autobús que hubiera ingresado nuevo a la flota autorizada, habría perdido cerca del 80% de su valor de mercado.
- iii) Al no contarse con información empírica sobre la tendencia real de depreciación de los autobuses empleados en el servicio de transporte público, se opta por el método de depreciación lineal, que por definición reconoce de manera uniforme el porcentaje de consumo productivo a lo largo del período de depreciación.
- iv) Hay evidencia abundante de que los autobuses que operan en el servicio de transporte público pueden operar por plazos mucho mayores que 7 años. De hecho, en los registros sobre la flota autorizada que genera el CTP, se encuentra que entre 2012 y 2014, cerca de la mitad de las unidades que conforman esa flota ha tenido edades mayores a 7 años.
- v) En los registros del CTP se puede notar que más del 8% de las unidades que componen la flota autorizada en el 2014 tienen edades mayores que 14 años. Ello permite concluir que, con un adecuado mantenimiento, los autobuses pueden llegar a la edad de 15 años prestando el servicio. Dado que el CTP ha establecido que la edad máxima autorizada de los autobuses debe ser 15 años, no se podría establecer un plazo de depreciación mayor que 15 años.
- vi) No se tiene evidencia de que exista una demanda suficiente para los autobuses que hayan operado en el servicio de transporte público por hasta 15 años. La mayor demanda para estas unidades proviene de los servicios especiales regulados por el CTP. Se sabe que en el país hay un activo negocio de importación y venta de autobuses usados para su uso en los servicios especiales. No parece probable que los autobuses con más de 15 años que hayan sido excluidos del servicio regular de transporte público sean la mejor opción para ser adquiridos por los operadores de servicios especiales. Además, hay que considerar que al cabo de 15 años de operación, el nivel de desgaste de un autobús es considerable. Por estas razones, se opta por asignarle un valor de rescate de cero a las unidades, al aplicar el método de depreciación. Sin embargo cabe mencionar, que si en algún momento se

contara con un estudio de mercado confiable y avalado por autoridades, que brindara información distinta, la ARESEP estaría en disposición de revisar este criterio.

Se tiene presente que en el momento de tramitación de este modelo, la edad máxima autorizada de las unidades de transporte ha sido establecida en 15 años, según el artículo 2 del Decreto N°29743-MOPT, "Reglamento de vida máxima autorizada para las unidades de transporte colectivo remunerado de personas y servicios especiales". Si eventualmente el ente competente para establecer esa edad máxima redujera la edad máxima autorizada, sería necesario modificar el criterio sobre plazo de depreciación en el presente modelo, para lo cual sería necesario someter la propuesta de modificación a audiencia pública.

En el modelo se establece que los nuevos criterios que se proponen para estimar la depreciación se aplicarán para autobuses con años de fabricación mayores al año de corte. De esta forma, se busca respetar las decisiones de inversión de los operadores tomadas antes del establecimiento de este modelo.

En el procedimiento de estimación de la depreciación también se modifica el criterio para establecer la base tarifaria. Con el criterio actual, existe un solo valor de autobús para cada tipo de vehículo y para cualquier año de fabricación; ese valor se multiplica por el tipo de cambio del día de la audiencia pública para obtener el valor en colones. Con el nuevo criterio de estimación del valor de las unidades, se tiene un valor de autobús distinto para cada tipo de vehículo y para cada año de fabricación, que se obtiene directamente en colones.

En relación con el cálculo de la remuneración al capital invertido en la flota de vehículos para la prestación del servicio, lo primero que conviene tener presente es que la remuneración al capital invertido se define en función de la depreciación. Esta última reconoce al prestador del servicio el desgaste del capital invertido como consecuencia de su consumo productivo, su envejecimiento o su obsolescencia. En contraste, mediante el rubro de remuneración al capital se reconoce aquella parte del capital invertido que no se ha consumido aún en el proceso productivo.

Para estimar la base tarifaria a considerar en el cálculo de la remuneración al capital, se propone un nuevo criterio aplicable a todos los autobuses, independientemente de su año de fabricación. Con el criterio actual, existe un solo valor de autobús para cada tipo de vehículo y para cualquier año de fabricación; ese valor se multiplica por el tipo de cambio histórico (el promedio del tipo de cambio para cada año, ponderado por la cantidad de unidades que operan en el año correspondiente). Con el nuevo criterio, se tiene un valor de autobús distinto para cada tipo de vehículo y para cada año de fabricación, que se obtiene directamente en colones; por ello, no es necesario calcular un tipo de cambio histórico. Una ventaja de este cambio es que se logran unificar los criterios a emplear para estimar la base tarifaria asociada a la flota, tanto en el método de cálculo de la depreciación como en el de cálculo de la remuneración al capital.

El modelo propuesto también incorpora un cambio en el criterio para estimar la tasa de rentabilidad. Con el modelo vigente, esa tasa se estima como el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR). El criterio propuesto consiste en utilizar una tasa de rentabilidad diferenciada según el año de fabricación de las unidades, con el fin de respetar las decisiones de inversión de los operadores tomadas antes del establecimiento de este modelo. Para las unidades con año de fabricación menor o igual al año de corte, se mantendrá el criterio en el modelo vigente, es decir se utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero, calculada por el BCCR a la fecha de la audiencia pública. Para las unidades con año de fabricación mayor al año de corte, se utilizará el promedio de la tasa activa para bancos estatales y otras actividades, y la tasa básica

pasiva, según son calculadas por el BCCR, para los doce meses anteriores a la fecha de la audiencia pública. Con este cambio se busca lo siguiente:

- i) Dar transparencia al proceso de determinación de esa tasa, porque el valor a considerar en la fijación tarifaria será conocido antes de la fijación, una vez establecida la fecha de la audiencia (lo cual no es posible con el criterio vigente).
- ii) Pasar del cálculo de un valor puntual a un promedio de 12 meses, con lo cual se evita considerar valores "pico" o "valle" de la tasa de interés que puedan distanciarse significativamente de la tendencia.
- iii) Obtener un valor de la tasa de rentabilidad más apropiado para considerar las decisiones de inversión ya realizadas y las situaciones más frecuentes de financiamiento de la inversión en unidades de transporte por parte de los operadores, que consisten en combinar los aportes de capital propio con endeudamiento. En este sentido, para las unidades con año de fabricación mayor al año de corte se utiliza la tasa pasiva como una aproximación a la tasa de rentabilidad del capital propio, y la tasa activa como una aproximación a la tasa de endeudamiento. Se utiliza el promedio de esas tasas, bajo el supuesto de que hay un apalancamiento de 50%. Este supuesto se considera válido, hasta tanto no exista un estudio técnico que permita obtener el valor de apalancamiento específico de la industria.

Conviene agregar que el procedimiento propuesto para estimar la tasa de rentabilidad al capital invertido no está basado en métodos más rigurosos para ese propósito, como el de CAPM ("Capital Assets Pricing Model, por sus siglas en inglés), debido a que en las bases de datos financieros disponibles se carece de información sobre parámetros financieros específicos de industrias comparables a la de transporte público por autobús en Costa Rica. Es decir, no se cuenta información financiera sobre industrias comparables a la mencionada, lo cual es necesario para aplicar el método CAPM.

Con respecto a los rubros de costos relacionados con el valor de las unidades de transporte, a saber la depreciación y rentabilidad de la maquinaria el equipo y las instalaciones; el costo de los repuestos y accesorios, otros gastos administrativos y la rentabilidad al capital invertido en proveeduría, se modifica el criterio para establecer el valor de las unidades de transporte. Con el criterio actual, existe un solo valor de autobús para cada tipo de vehículo y para cualquier año de fabricación. Con el nuevo criterio de estimación del valor de las unidades, se tiene un valor de autobús distinto para cada tipo de vehículo y para cada año de fabricación, que se obtiene directamente en colones. Una ventaja de este cambio es que se logran unificar los criterios a emplear para la estimación de los rubros de cotos relacionados con el valor de las unidades, y dar transparencia al proceso de determinación de estos rubros de costo, porque el precio a considerar en la fijación tarifaria será conocido antes de la fijación, una vez establecida la fecha de la audiencia (esto no es posible con el criterio vigente).

El modelo incorpora dentro de su estructura de costos, lo correspondiente a la depreciación y remuneración de los activos fijos asociados con el equipo automatizado de conteo de pasajeros, así como los componentes del sistema electrónico de recaudación tarifaria, con el fin de que una vez se establezca el uso obligatorio de estos equipos, estos sean considerados dentro de las fijaciones tarifarias.

En la propuesta del modelo se introducen precisiones sobre la aplicación del criterio de corredor común que es parte del modelo vigente. Se tiene presente que el procedimiento de corredor común no es el único ni necesariamente el más eficaz instrumento de política regulatoria que se

puede aplicar para proteger las rutas urbanas de eventuales drenajes de demanda por parte de rutas interurbanas que comparten un mismo corredor. Un adecuado diseño de los puntos de fraccionamiento tarifario en las rutas interurbanas puede ser aún más eficiente. También se tiene en cuenta que la afectación de las tarifas de rutas interurbanas a partir del criterio de corredor común puede generar efectos indeseables, tales como la distorsión de las tarifas de esas rutas, o el reconocimiento de rentas tarifarias excesivas mientras no se lleve a cabo una revisión tarifaria general de esas rutas después de habérseles aumentado la tarifa en el corredor común. Por esas razones, se opta por establecer un aumento moderado —de 20%— en la tarifa de la ruta interurbana, con base en la aplicación del criterio de corredor común. Sin embargo, esa diferencia con respecto a la tarifa de la ruta urbana que comparte el corredor común puede provocar cambios significativos en el sentido de evitar una reducción sustancial de la demanda de la ruta urbana.

3. ALCANCE Y OBJETIVOS DEL MODELO

3.1 Alcance

Este modelo se aplicará para la fijación ordinaria de las tarifas de las rutas de servicio de transporte mediante la modalidad de autobús, que operan en el país, ya sea para atender las solicitudes de fijación ordinaria planteadas por los prestadores del servicio, como para efectuar fijaciones tarifarias de oficio por parte de la ARESEP.

3.2 Objetivos

Mediante la promulgación de este modelo se pretende contribuir al logro de los siguientes objetivos:

- 1. Sistematizar y formalizar el procedimiento vigente de fijación tarifaria ordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.
- 2. Concretar la primera etapa de un conjunto de cambios previamente programados en el modelo vigente, con el objetivo de generar un marco regulatorio cada vez más adecuado para asegurar el cumplimiento del principio de servicio al costo, propiciar la sostenibilidad financiera del servicio en el largo plazo, y satisfacer los derechos de los usuarios.

4. DEFINICIÓN DEL MODELO

4.1 Fórmula general del modelo

El modelo propuesto sigue un proceso de cálculo de la tarifa por pasajero de cada ruta de transporte remunerado de personas, de conformidad con una serie de elementos técnicos (coeficientes y costos) de carácter general. La expresión más general de las tarifas calculadas por pasajero se obtiene de la siguiente ecuación:

$$T_r = \frac{CT_r}{P_r}$$
 Ecuación 1

Donde:

 T_r = Tarifa por pasajero de la ruta "r".

 CT_r = Costos totales mensuales de la ruta "r".

 P_r = Volumen mensual de pasajeros de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Así, la tarifa que deberá pagar un usuario para una ruta (T_r) , va a estar determinada por el costo total mensual de brindar el servicio, más una remuneración mensual razonable y la cantidad de pasajeros mensuales que utilizan y efectivamente pagan el servicio en esa ruta al mes.

El procedimiento de cálculo de la tarifa descrito en esta sección, determina para cada componente de la estructura de costos el monto total mensual para la ruta "r", lo cual permite realizar comparaciones de los valores globales, de ser necesario.

Existe otro procedimiento de cálculo de la tarifa basado el concepto de costo por kilómetro por vehículo, que resulta, de igual manera de la suma de los diferentes componentes de la estructura de costos del servicio expresados por kilómetro. El costo por kilómetro por vehículo corresponde al costo medio en el que incurre un vehículo para un kilómetro de desplazamiento en la prestación del servicio de transporte. Este procedimiento permite también realizar comparaciones a nivel del indicador costo unitario por kilómetro, de utilidad en algunos casos particulares. El procedimiento de cálculo de la tarifa basado en el costo por kilómetro, requiere del índice de pasajeros por kilómetro de la ruta (IPK_r), y representa el nivel promedio de carga de la ruta.

Los dos procedimientos descritos anteriormente, son equivalentes tal y como se detalla en la sección 4.7.

4.2 Estructura general de costos

La estructura de general de costos considerados en la tarifa incluye los costos totales (CT_r) necesarios y suficientes para realizar una prestación adecuada del servicio en una ruta de transporte remunerado de personas, costos que se clasifican en costos fijos y costos variables; así como una remuneración sobre el capital invertido en activos necesarios para la prestación del servicio. En el modelo todos los cálculos se refieren a un periodo de un mes. Así, la formulación general para el cálculo de los costos totales y la remuneración sería la siguiente:

$$CT_r = CF_r + CV_r + RT_r$$
 Ecuación 2

Donde:

 CT_r = Costos totales mensuales de la ruta "r".

 CF_r = Costos fijos mensuales de la ruta "r".

 CV_r = Costos variables mensuales de la ruta "r".

 RT_r = Remuneración mensual al capital para la operación de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

En el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, el volumen de producción se refiere al recorrido promedio de kilómetros que realizan las unidades de la flota que presentan el servicio, en un período determinado.

En razón de este parámetro, los costos fijos (CF_r) son aquellos que no varían con el volumen de producción, estos son causados independientemente del trabajo de los vehículos y están relacionados con el tiempo y no con los kilómetros recorridos por el vehículo. Se obtienen de la suma de los ítems que componen estos costos: depreciaciones de activos, gastos por personal de operación y mantenimiento, personal administrativo, repuestos y accesorios, gastos

administrativos y otros gastos. La mayoría de estos rubros están asociados a la cantidad de unidades de la flota autorizada para la prestación el servicio.

Por su parte los costos variables (CV_r) son aquellos que varían en forma proporcional al volumen de producción en un período determinado de tiempo, estos se ven afectados por la operación diaria de los vehículos. Se obtienen de la suma de los ítems que componen estos costos: consumo de combustibles, llantas, aceite de motor, aceite de caja de cambios, aceite diferencial, liquido de freno, y grasa necesarios para la operación de la flota operativa autorizada. El costo variable para cada ítem resulta de multiplicar el coeficiente de consumo por el respectivo precio unitario; coeficientes de consumo que se ven afectados por el coeficiente de las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta.

La remuneración mensual (RT_r) sobre el capital invertido en activos se obtiene de la suma de la remuneración de capital invertido en activos fijos y la remuneración al capital de proveeduría necesario para la prestación del servicio de transporte.

La estructura general de costos y coeficientes de consumo, descritos seguidamente se establecieron tomando como base el modelo de fijación ordinario de tarifas, modelo Estructura General de Costos o modelo "econométrico" recibido del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), mediante el oficio DGET-020-97 del 14 de enero de 1997, y adoptado por la ARESEP, en adelante denominada como MOPT (1997).

4.3 Costos fijos

El cálculo de los costos fijos se representa, en términos generales de la siguiente forma:

 $CF_r = CDAF_r + CPOM_r + CPA_r + GA_r + CRA_r + OG_r$ Ecuación 3

Donde:

 CF_r = Costos fijos mensuales de la ruta "r".

 $CDAF_r$ = Costo mensual de depreciación de los activos fijos de la ruta "r".

CPOM_r = Costo mensual de personal de operación y mantenimiento de la ruta "r".

 CPA_r = Costo mensual de personal administrativo de la ruta "r".

 GA_r = Gastos administrativos mensuales de la ruta "r".

 CRA_r = Costo mensual en repuestos y accesorios de la ruta "r".

 OG_r = Costo mensual por otros gastos en la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

La definición de cada variable que compone los costos fijos y la forma como se calcula se presenta seguidamente.

4.3.1 Costos por depreciación de activos fijos

Los costos mensuales de depreciación de los activos fijos ($CDAF_r$) están compuestos por un lado por la depreciación que sufren los vehículos automotores que conforman la flota utilizada, la depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones, la depreciación del equipo automatizado de conteo de pasajeros y la depreciación del equipo del sistema electrónico de recaudación tarifaria, según la siguiente ecuación.

 $CDAF_r = CDF_r + CDMEI_r + CDECP_r + CDSERT_r$ Ecuación 4

Donde:

 $CDAF_r$ = Costo mensual de depreciación sobre los activos fijos en la ruta "r".

 CDF_r = Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.0.

CDMEI_r = Costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.0.

CDECP_r = Costo mensual de depreciación del equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.

 $CDSERT_r$ = Costo mensual de depreciación del sistema electrónico de recaudación tarifaria en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

a. Costo de depreciación de la flota

La depreciación mensual de la flota (CDF_r) se obtiene al estimar el valor depreciable del total de la flota autorizada y conformarlo en una cuota mensual, que permita distribuir la depreciación a través de su vida útil con el fin de permitir su reposición. El costo de depreciación reconoce al prestador del servicio el desgaste del capital invertido como consecuencia de su utilización, envejecimiento u obsolescencia.

Para efectos del presente modelo la edad de la unidad de transporte público se medirá en años y se entenderá como la diferencia entre el año de aplicación del modelo y el año de fabricación de la unidad (de acuerdo a lo indicado en la sección d). Para aquellos casos en que por razones propias del mercado de venta de unidades de transporte público, un prestador de servicio disponga unidades autorizadas por el ente competente con año de fabricación mayor al año de aplicación del modelo, la edad para estos casos se considerará igual a cero.

La depreciación de la flota para una ruta, se obtiene de multiplicar el factor anual de depreciación de las unidades que conforman la flota autorizada según la edad de cada vehículo, por el correspondiente del valor tarifario de las unidades de transporte remunerado sin llantas ni neumáticos (según la edad del tipo de vehículo utilizado en la ruta) y la cantidad de unidades de la flota autorizada (según la edad del tipo de vehículo utilizado en la ruta). Este resultado se divide entre doce para expresarlo de forma mensual.

Para efectos del presente modelo se entenderá como año de corte, el año en el cual el modelo aprobado sea publicado en el diario oficial La Gaceta.

Considerando los aspectos anteriormente mencionados, se establecen los siguientes criterios en la determinación de los factores de depreciación según el año de fabricación de la unidad.

i. Unidades de transporte con año de fabricación menor o igual al 2007

En relación con las unidades de la flota con año de fabricación menor o igual al 2007, se considera que debido a la aplicación del método de depreciación utilizado por la ARESEP antes de la entrada en vigencia del modelo tarifario expuesto en este documento (suma de los dígitos de

los años para una vida útil de siete años), esas unidades se encuentran completamente depreciadas, y por lo tanto el factor de depreciación es cero.

ii. Unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 y menor o igual al año de corte

Para las unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 y menor o igual al año de corte, se utilizará el método de depreciación de suma de los dígitos de los años (acelerado), considerando siete años de vida útil, sin valor de rescate al cabo de ese período, lo anterior de acuerdo a los criterios existentes en las fijaciones de tarifas del servicio, al momento de la aprobación de este modelo. En el Cuadro 1 se muestran los factores de depreciación anual para cada edad de las unidades que conforman la flota autorizada, que se encuentren dentro del rango de años de fabricación antes mencionado.

Cuadro 1. Factores de depreciación anual de la flota por edad de la unidad con año de fabricación mayor al 2007 y menor o igual al año de corte

Edad de la unidad de transporte público (años)	Factor anual de depreciación fdf _b	Factor de depreciación anual acumulada <i>fdfa</i>
0	0,00000	0,00000
1	0,25000	0,25000
2	0,21429	0,46429
3	0,17857	0,64286
4	0,14286	0,78571
5	0,10714	0,89286
6	0,07143	0,96429
7	0,03571	1,00000
Más de 7	0,00000	1,00000

iii. Unidades de transporte con año de fabricación mayor al año de corte

Para las unidades de transporte con año de fabricación mayor al año de corte, el método de depreciación que se utilizará en el modelo es lineal, considerando quince años de vida útil, con un valor de rescate de cero al cabo de ese período. Se tiene presente que en el momento de tramitación de este modelo, la edad máxima autorizada de las unidades de transporte ha sido establecida en 15 años, según el artículo 2 del Decreto N°29743-MOPT, "Reglamento de vida máxima autorizada para las unidades de transporte colectivo remunerado de personas y servicios especiales". Si eventualmente el ente competente para establecer esa edad máxima redujera la edad máxima autorizada, sería necesario modificar el criterio sobre plazo de depreciación en el presente modelo, para lo cual sería necesario someter la propuesta de modificación a audiencia pública.

En el Cuadro 2 se muestran los factores de depreciación anual para cada edad de las unidades que conforman la flota autorizada, que se encuentren en el rango de años de fabricación antes mencionado.

Cuadro 2. Factores de depreciación anual de la flota por edad de la
unidad con año de fabricación mayor al año de corte

Edad de la	Factor de	Factor de
unidad de	depreciación	depreciación
transporte	anual	acumulada
público	fdf_b	anual
(años)	Jaj_b	fdfa
(anos)	0,00000	0,00000
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	·
1	0,06667	0,06667
2	0,06667	0,13334
3	0,06667	0,20001
4	0,06667	0,26668
5	0,06667	0,33335
6	0,06667	0,40002
7	0,06667	0,46669
8	0,06667	0,53336
9	0,06667	0,60003
10	0,06667	0,66670
11	0,06667	0,73337
12	0,06667	0,80004
13	0,06667	0,86671
14	0,06667	0,93338
15	0,06667	1,00000
Más de 15	0,00000	1,00000

El procedimiento de cálculo de la depreciación mensual de la flota se expresa mediante la siguiente ecuación:

$$CDF_r = \frac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} f df_b * VTAN_{br} * F_{br} \right]$$

Ecuación 5

Donde:

CDF_r = Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

fdf_b = Factor de depreciación anual equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b". Los factores anuales de depreciación de las unidades que conforman la flota autorizada según la edad "b", se obtendrán del Cuadro 1 y Cuadro 2, según corresponda.

VTAN_{br} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos para la edad "b" obtenida del año fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r". Los valores tarifarios de las unidades de transporte sin llantas ni neumáticos, según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo de la ruta "r", se determinan según lo indicado en la sección 0 de este modelo, expresados en colones, y serán los indicados en el Cuadro 29.

 F_{br} = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", según la edad "b".

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El método de depreciación, la vida útil de las unidades y los valores de los factores de depreciación, así como el valor de rescate al cabo de la vida útil, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El método de depreciación, la vida útil de las unidades y valores de estos factores de depreciación, así como el valor de rescate, se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización y/o modificación de los coeficientes estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N°7593.

b. Costo de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones

La depreciación mensual por la maquinaria, el equipo y las instalaciones ($CDMEI_r$) se estima como una proporción de la suma de los valores tarifarios de las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que conforman la flota autorizada de la ruta. El valor toma en cuenta la cantidad de unidades y los valores tarifarios según la edad obtenida a partir del año de fabricación y del tipo de vehículo utilizado en la ruta, así como el porcentaje de cumplimiento del transitorio VIII a la Ley N° 7600.

El costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones se estima según la ecuación siguiente:

$$CDMEI_r = cdmei * \sum_{b=0}^{15} VTA_{br} * F_{br}$$

Ecuación 6

Donde:

CDMEI_r = Costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

cdmei = Coeficiente de depreciación mensual de maquinaria, equipo e instalaciones. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el Cuadro 3.

Cuadro 3. Coeficiente de depreciación mensual maquinaria, equipo e instalaciones para cualquier tipo de ruta.

Coeficiente de depreciación mensual maquinaria, equipo e instalaciones 0.0001

VTA_{br} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r". Los valores tarifarios de las unidades de transporte según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo de la ruta "r", se determinan según lo indicado en la sección 0 de este modelo, expresados en colones y serán los indicados en el Cuadro 29.

 F_{br} = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", según la edad "b".

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del cuadro anterior estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor del coeficiente se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

c. Costo de depreciación del equipo automatizado de conteo de pasajeros

La depreciación del equipo automatizado de conteo de pasajeros (*CDECP_r*) se obtiene al estimar el valor depreciable del total de equipos a bordo de las unidades de la flota en la prestación del servicio y conformarlo en una cuota mensual, que permita distribuir la depreciación a través de su vida útil con el fin de permitir su reposición. El costo de depreciación reconoce al prestador del servicio el desgaste del capital invertido como consecuencia de su utilización, envejecimiento u obsolescencia.

El método de depreciación que se utiliza en el modelo es lineal, considerando que el activo sufre un desgaste igual y constante con el paso del tiempo, a lo largo de la vida útil del activo. Con el fin de determinar la depreciación del equipo a bordo de la unidad, se consideró como un equipo electrónico especializado con un porcentaje de depreciación anual según lo establecido, en el artículo 8 de la Ley N° 7092 y sus reformas, y concretamente el artículo 12, inciso h) y Anexo 2 del Decreto N° 18455-H "Reglamento a la Ley de impuesto sobre la Renta" y sus reformas, que define una vida útil de cinco años y sin valor de rescate al cabo de dicho período (implícito al establecer el porcentaje de depreciación anual indicado en las tablas del anexo mencionado). En el Cuadro 4 se muestra el factor de depreciación anual y la vida útil para el equipo automatizado de conteo de pasajeros a bordo de las unidades:

Cuadro 4. Factor de depreciación anual para el equipo automatizado de conteo de pasajeros

Tipo de Activo	Factor anual de depreciación fdecp	Vida útil (años)
Equipo automatizado de conteo de pasajeros	0,2000	5

Para obtener la depreciación mensual para el equipo automatizado de conteo de pasajeros, se multiplica el factor de depreciación anual para el equipo automatizado de conteo de pasajeros del total unidades de la flota óptima, multiplicado por el valor representativo del equipo automatizado de conteo y se divide entre doce para expresarlo de forma mensual, lo que se expresa mediante la ecuación:

$$CDECP_r = \frac{1}{12} * [fdecp * VNECP * F_r]$$
 Ecuación 7

Donde:

CDECP_r = Costo mensual de depreciación del equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

fdecp = Factor de depreciación anual para el equipo automatizado de conteo de pasajeros. Este factor se detalla en el Cuadro 4.

VNECP = Valor representativo del equipo automatizado de conteo de pasajeros. El valor representativo del equipo a bordo de la unidad se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El procedimiento de cálculo de la deprecación, la vida útil y valor de rescate, del activo equipo automatizado de conteo de pasajeros (sus correspondientes factores anuales de depreciación), estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los cuales se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N°7593.

d. Costo de depreciación del sistema electrónico de recaudación tarifaria

La depreciación del sistema electrónico de recaudación tarifaria ($CDSERT_r$), se obtendrá al estimar el valor depreciable de los componentes del sistema indicado y conformarlo en una cuota mensual, que permita distribuir esa depreciación a lo largo de la vida útil de sus componentes con el fin de permitir su reposición.

Los componentes del sistema electrónico de recaudación tarifaria, sus características y cantidades por ruta, así como los procedimientos de depreciación (método, factores, vida útil y valor de rescate), y de determinación del valor de dichos componentes, serán establecidos en la resolución que la ARESEP emita al respecto, donde además de indicar la frecuencia de revisión o actualización, se indicará el momento en que entrará a regir el reconocimiento de ese costo como parte de este modelo.

El procedimiento de establecimiento de lo indicado en el párrafo anterior, estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N°7593.

4.3.2 Costos en personal de operación y mantenimiento

El costo mensual en personal de operación y mantenimiento $(CPOM_r)$ es la suma de los salarios de los diferentes tipos de personal necesarios en la prestación del servicio, el cual incluye a los choferes, despachadores o chequeadores y los mecánicos. El costo en personal de operación y mantenimiento se formula del siguiente modo:

$$CPOM_r = CSCH_r + CSD_r + CSMA_r$$
 Ecuación 8

Donde:

 $CPOM_r$ = Costo mensual de personal de operación y mantenimiento en la ruta "r".

CSCH_r = Costo mensual por salarios de los choferes en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.a.

CSD_r = Costo mensual por salarios de los despachadores o chequeadores en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.b.

CSMA_r = Costo mensual por salarios de los mecánicos en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.c.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El salario del personal de operación y mantenimiento es el salario decretado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) semestralmente para cada una de las ocupaciones que se indican en el Cuadro 5. Se utilizan los salarios mínimos por jornada ordinaria para el sector privado de la siguiente manera:

Cuadro 5. Tipo de trabajador según ocupación

Sigla Sala rio	Personal de Operación y Mantenimiento por Ocupación	Categoría de Salario Mínimo	Sigla Categorí a ⁽¹⁾
SCH	Chofer de bus (cobrador)	Trabajador Especializado	TE
SD	Chequeador de autobús	Trabajo no Calificado	TNC
SM	Mecánico	Trabajador Calificado	TC

Fuente: Decretos de Salarios Mínimos MTSS.

Para las categorías de personal de operación y mantenimiento en que el salario mínimo sea fijado por jornada ordinaria diaria, para obtener el salario mensual se multiplica por 26 días laborales (6x52/12), lo anterior con el fin de mantener consistencia con las categorías de personal cuyo salario mínimo se establece para un mes y no debe exceder la jornada ordinaria diaria de 8 horas máximo. Una vez obtenido el salario mensual a partir del Decreto de Salarios Mínimos del MTSS, se le agregan las cargas sociales que se describen en Cuadro 6, y por último, se multiplica por el coeficiente de sobresueldo.

⁽¹⁾ Corresponde a las siglas de las categorías según el Decreto de Salarios mínimos

0 1 (\sim		/ 1	1 ' 1	• /	
Cuadro 6.	Cargae	COCIAIAC	ceguin la	Leanel	2C10n	Viocente
Cuauro o.	Cargas	SOCIAICS	SCEUII 1a	LICEISI	acion	VIZCIIIC

Cargas sociales	Porcentaje	Fuente	
Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) Seguro de Enfermedad y Maternidad	9,25		
CCSS Seguro de Invalidez, Vejez y Muerte	4,92		
Banco Popular y de Desarrollo Comunal (BPDC)- Cuota	0,25	CCSS: http://portal.ccss.sa.cr/portal/page/portal/SI	
BPDC – Aporte	0,25	ERE/Tramites/Info_General_Patronos/porce	
Instituto Nacional de Aprendizaje (INA)	1,50	ntajes_cotizacion_2011.pdf (12 de julio del	
Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS)	0,50	2012)	
Fondo de Capitalización Laboral – FCL	3,00		
Fondo de Pensiones Complementarias	1,50		
Asignaciones Familiares	5,00		
Riesgos del Trabajo	PTR	Ley No. 6727 de 24 de marzo de 1982- Publicada en La Gaceta No. 57 de 24 de marzo de 1982	
Aguinaldo	8,33	 Ley 2412 y sus reformas, Sueldo adicional o Ley del Aguinaldo en Empresa Privada. Decreto Ejecutivo N° 20236-TSS, Reglamento a la Ley 2412. 	
Vacaciones	4,17	Código de Trabajo y sus reformas, art. del 153 a 161.2.f.	

Los porcentajes indicados en el Cuadro 6 pueden variar si se modifica la legislación, y se utilizarán los valores vigentes al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo. El porcentaje de riesgos de trabajo (PTR), corresponde a la tarifa establecida para la actividad económica "Otros tipos de transporte regular de pasajeros por vía terrestre", código CIIU 6021 ("Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas. 3ra. Revisión, CIIU 3") según el manual tarifario del INS, vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo, determinada sobre el costo de personal de operación y mantenimiento.

El costo por salarios de cada uno de los componentes del personal de operación y mantenimiento se describe a continuación.

a. Costos por los salarios de los choferes

El cálculo de los costos mensuales por los salarios de los choferes $(CSCH_r)$ se realiza de la siguiente forma:

$$CSCH_r = (cch * SCH * F_r) * (1 + csch) * (1 + CS)$$
 Ecuación 9

Donde:

 $CSCH_r$ = Costo mensual por salarios de los choferes en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

cch = Coeficiente de necesidades de choferes por vehículo de la ruta "r". Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 7.

Cuadro 7. Coeficiente de necesidades de choferes para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de necesidades de choferes (choferes/vehículo) 1.90

SCH

= Salario mensual de los choferes. Corresponde al salario mínimo por jornada ordinaria decretado por el MTSS de Costa Rica, vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo, según la ocupación indicada en el Cuadro 5 anterior, y multiplicado por el factor correspondiente para obtener el valor mensual.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

csch

= Coeficiente por sobresueldo a los choferes en la ruta "r. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 8.

Cuadro 8. Coeficiente de sobresueldo de choferes para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de sobresueldo de choferes	
0,20	

CS

= Factor de cargas sociales según la legislación vigente. Ver Cuadro 6.

*

= Ruta de transporte remunerado de personas.

Los valores de los cuadros anteriores, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los valores de estos coeficientes técnicos se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

b. Costos por los salarios de los despachadores o chequeadores

El cálculo de los costos mensuales por los salarios de los despachadores o chequeadores (CSD_r) se realiza de la siguiente forma:

 $CSD_r = (cd * SD * F_r) * (1 + csd) * (1 + CS)$ Ecuación 10

Donde:

CSD_r = Costo mensual por salarios de los despachadores o chequeadores en la ruta "r".
 Este rubro estará expresado en colones.

cd = Coeficiente de necesidades de despachadores o chequeadores en la ruta "r". Este coeficiente es tomado del MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 9.

Cuadro 9. Coeficiente de necesidades de despachadores o chequeadores para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de necesidades de chequeadores (chequeador/vehículo)

SD = Salario mensual de los despachadores o chequeadores. Corresponde al salario mínimo por jornada ordinaria decretado por el MTSS de Costa Rica, vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo, según la ocupación indicada en el Cuadro 5 anterior, y multiplicado por el factor correspondiente para obtener el valor mensual.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

csd = Coeficiente por sobresueldo a los despachadores o chequeadores en la ruta "r". Este coeficiente es tomado del MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 10.

Cuadro 10. Coeficiente de sobresueldo de despachadores o chequeadores para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de sobresueldo de
chequeadores
0,20

CS = Factor de cargas sociales según la legislación vigente. Ver Cuadro 6.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Los valores de los cuadros anteriores, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los valores de estos coeficientes técnicos se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

c. Costos por los salarios de los mecánicos

El cálculo de los costos mensuales por los salarios de los mecánicos ($CSMA_r$) se realiza de la siguiente forma:

$$CSMA_r = (cm * SM * F_r) * (1 + csm) * (1 + CS)$$
 Ecuación 11

Donde:

CSMA_r = Costo mensual por salarios de los mecánicos en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

cm = Coeficiente de necesidades de mecánicos en la ruta "r. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente

Cuadro 11.

Cuadro 11. Coeficiente de necesidades de mecánicos para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de necesidades de
mecánicos
(mecánicos/vehículo)
0,80

SM = Salario mensual de los mecánicos. Corresponde al salario mínimo por jornada ordinaria decretado por el MTSS de Costa Rica, vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo, según la ocupación indicada en el Cuadro 5 anterior, y multiplicado por el factor correspondiente para obtener el valor mensual.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

csm = Coeficiente por sobresueldo a los mecánicos en la ruta "r. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 12.

Cuadro 12. Coeficiente de sobresueldo de mecánicos para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de sobresueldo de
mecánicos
0,20

CS = Factor de cargas sociales según la legislación vigente. Ver Cuadro 6.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Los valores de los cuadros anteriores, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los valores de estos coeficientes técnicos se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.3.3 Costos en personal administrativo

El costo mensual de personal administrativo (CPA_r) se determina como una proporción del costo del personal de operación y mantenimiento:

$$CPA_r = cpa * CPOM_r$$
 Ecuación 12

Donde:

CPA_r = Costo mensual de personal administrativo de la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

cpa = Coeficiente de personal administrativo. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 13.

Cuadro 13. Coeficiente de personal administrativo

Coeficiente de personal administrativo
0,10

 $CPOM_r$ = Costo mensual de personal de operación y mantenimiento en la ruta "r". Este valor corresponde a lo detallado en la sección 0.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del cuadro anterior estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.3.4 Gastos administrativos

Los gastos administrativos (GA_r) corresponden a aquellos egresos en que debe incurrir el prestador del servicio con el fin de cumplir con los requisitos formales según la normativa vigente. Dentro de este rubro se incluyen el impuesto a la propiedad del vehículo y otros, las primas de los seguros (el obligatorio y el voluntario), la inspección técnica vehícular, los cánones (del CTP y de ARESEP), conceptos que corresponden a un monto por cada una las unidades autorizadas para la prestación del servicio, adicionalmente se incluye cuando corresponda los peajes y/o transbordador. La ecuación de cálculo se presenta a continuación:

 $GA_r = GDC_r + GSV_r + GRTV_r + GAR_r + GCTP_r + GP_r$ Ecuación 13

Donde:

 GA_r = Gastos administrativos mensuales de la ruta "r".

 GDC_r = Gasto mensual de derecho de circulación de la flota autorizada en la ruta "r. El procedimiento para obtener este gasto se detalla en la sección 0.a.

GSV_r = Gasto mensual del seguro voluntario de la flota autorizada en la ruta "r". El procedimiento para obtener este gasto se detalla en la sección 0.b.

 $GRTV_r$ = Gasto mensual de inspección técnica vehicular de la flota autorizada en la ruta "r". El procedimiento para obtener este gasto se detalla en la sección 0.c.

 GAR_r = Gasto del canon mensual de ARESEP de la flota autorizada en la ruta "r". El procedimiento para obtener este gasto se detalla en la sección 0.0.

GCTP_r = Gasto del canon mensual del CTP de la flota autorizada en la ruta "r". El procedimiento para obtener este gasto se detalla en la sección 0.0.

 GP_r = Gasto mensual de los peaje(s) y/o transbordador(es) en la ruta "r". El procedimiento para obtener este gasto se detalla en la sección 0.0.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Todos los rubros anteriormente descritos se calculan con base en la tarifa oficial anual vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo, determinada por el ente correspondiente.

Con excepción de los peajes, todos se calculan con base en la tarifa oficial anual o semestral, multiplicada por el tamaño de la flota, y el factor correspondiente para obtener el valor mensual. En el caso de los peajes, se utiliza la tarifa oficial para la clase de vehículo autobús, multiplicada por el número promedio de carreras mensuales que pagan peaje.

a. Gasto en derecho de circulación

El derecho de circulación mensual incluye el monto de seguro obligatorio automotor compuesto por una prima fija que no depende de la capacidad de pasajeros del vehículo automotor más los impuestos aplicables (impuesto de venta). Además, se le debe sumar el impuesto a la propiedad de los vehículos automotores; el impuesto a favor de las municipalidades, un monto por la Ley 7088 y sus reformas, el timbre por Fauna Silvestre y un impuesto de ventas sobre el seguro obligatorio automotor.

$$GDC_r = \frac{1}{12} * [(VP + VIPV + VL_{7088} + VTFS + VIM) * F_r]$$
 Ecuación 14

Donde:

GDC_r = Gasto mensual de derecho de circulación de la flota autorizada de la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

VP = Valor anual de la prima del seguro obligatorio automotor (SOA) por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).

VIPV = Valor anual de impuesto a la propiedad de vehículo de transporte público según el numeral 2, inciso f, artículo 9 de la Ley N°7088.

*VL*₇₀₈₈ = Valor anual de las tasas de la Ley 7088 y sus reformas según el inciso n) artículo 9 Ley N°7088.

VTFS = Valor anual del timbre por Fauna Silvestre por vehículo.

VIM = Valor anual del impuesto a favor de las municipalidades.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El monto reconocido por concepto del seguro obligatorio automotor, proviene de las revisiones y actualizaciones anuales que realice el INS. Los otros rubros son fijos y están determinados por leyes específicas correspondientes a: la Ley 7088 y sus reformas (aportes a la Asociación de Guías y Scouts de Costa Rica; al Centro Diurno de Atención al Ciudadano en la Tercera Edad; a la Asociación Hogar de Ancianos de Pérez Zeledón; al Patronato Nacional de Rehabilitación, y a la Asociación Pueblito de Costa Rica, según el inciso n) artículo 9 Ley N°7088 y sus reformas), el impuesto a favor de las municipalidades, el impuesto a la propiedad de vehículos proviene del Ministerio de Hacienda (MH) (monto definido en el numeral 2, inciso f, artículo 9 de la Ley N°7088 y sus reformas) y el timbre de Fauna Silvestre del Ministerio de Ambiente Energía y Telecomunicaciones (MINAET).

b. Gasto en 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 de responsabilidad civil por daños a la propiedad de terceros. Los valores de las primas deben multiplicarse por dos, porque los datos son semestrales; además deben incluir los impuestos correspondientes.

$$GSV_r = \frac{1}{12} * [(VPA + VPC) * F_r * 2]$$
 Ecuación 15

Donde:

GSV_r = Gasto mensual del seguro voluntario de la flota autorizada en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

VPA = Valor de la prima A del seguro semestral por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).

VPC = Valor de la prima C del seguro semestral por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El monto reconocido por concepto de seguro voluntario proviene de las revisiones y actualizaciones que realice el INS.

Para la cobertura A se utilizará la mediana de las primas contratadas con el INS, obtenidas de esta institución, para los vehículos que brindan servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. En caso de no disponer de este dato, se utilizará la prima representativa de acuerdo con las tablas y categorías establecidas por el INS, correspondientes a un autobús en buenas condiciones, con más de 30 pasajeros de capacidad sentados, que atiende una ruta entre ciudades, correspondiente a la mediana de cada cobertura, tanto de pasajeros como accidentes.

Para la cobertura C se utilizará la mediana de las primas contratadas con el INS, obtenidas de esta institución, para los vehículos que brindan servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. En caso de no disponer de este dato, se utilizará la prima representativa de acuerdo con las tablas y categorías establecidas por el INS, correspondientes al servicio público que atiende una ruta entre ciudades, correspondiente a la mediana de la cobertura por evento.

c. Gasto en la inspección técnica vehicular

De acuerdo a la normativa vigente (artículo 30, Ley 9078) para los vehículos automotores dedicados al transporte público de personas, esta inspección debe ser realizada semestralmente a cada unidad de la flota autorizada de manera que el monto de cada inspección técnica debe multiplicarse por dos. La información correspondiente a este rubro se obtiene de la ARESEP. La fórmula es la siguiente:

$$GRTV_r = \frac{1}{12} * [VRTV * F_r * 2]$$
 Ecuación 16

Donde:

*GRTV*_r = Gasto mensual de inspección técnica vehicular de la flota autorizada en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

VRTV = Valor semestral de la inspección técnica vehicular por vehículo de transporte público de personas.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

d. Gasto en canon ARESEP

Los prestadores del servicio público de transporte de personas deben pagar el canon que la ARESEP requiere para la regulación de esta actividad, el cual es un monto fijo anual aprobado por la Contraloría General de la República. La fórmula es la siguiente:

$$GAR_r = \frac{1}{12} * [VCAR * F_r]$$
 Ecuación 17

Donde:

GAR_r = Gasto del canon mensual de ARESEP de la flota autorizada en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

VCAR = Valor anual del canon de regulación de la ARESEP.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

e. Gasto en canon CTP

Los prestadores del servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús ("de ruta" según la denominación del CTP), deben pagar al CTP el canon que se requiere para la rectoría de esta actividad, el cual es un monto fijo anual por unidad. Se calculará según la siguiente ecuación:

$$GCTP_r = \frac{1}{12} * [VCTP * F_r]$$
 Ecuación 18

Donde:

GCTP_r = Gasto del canon mensual del CTP de la flota autorizada en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

VCTP = Valor anual del canon del CTP por vehículo de transporte público de personas, modalidad autobús.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

f. Gasto en pago de peaje y/o transbordador

A las rutas que tienen dentro de su recorrido el cobro por un peaje y/o transbordador se les reconoce su gasto. Para obtener el monto a pagar por concepto de peajes y/o transbordadores se

obtiene el producto de la(s) tarifa(s) oficial(es) de peaje y/o transbordador por vehículo (para la clase autobús) por la cantidad de carreras al mes que efectivamente pagan la tarifa de un peaje y/o transbordador. Las tarifas oficiales de los peajes y/o transbordadores son fijadas por la ARESEP. El gasto de peaje y/o transbordador se determina de la siguiente forma:

$$GP_r = CM_r * \sum_{p=1}^{P} T_{pr}$$

Ecuación 19

Donde:

GP_r = Gasto mensual de los peaje(s) y/o transbordador(es) en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

 T_{pr} = Tarifa (s) de peaje(s) y/o transbordador(es) para vehículo tipo autobús en el peaje "p" que efectivamente se pagan en cada carrera de la ruta "r". Se entenderá que los peaje(s) y/o transbordador(es) que efectivamente se pagan serán aquellos donde el itinerario o recorrido de la ruta correspondiente este sujeto al pago del peaje(s) y/o transbordador(es).

p = Peaje y/o transbordador en la ruta.

P = Cantidad total de peajes y/o transbordadores.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

4.3.5 Costos en repuestos y accesorios

El costo mensual en repuestos y accesorios (CRA_r) es determinado como una proporción de la suma de los valores tarifarios de las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús, que conforman la flota autorizada de la ruta. El valor toma en cuenta la cantidad de unidades y los valores tarifarios según la edad obtenida del año de fabricación y del tipo de vehículo utilizado en la en la ruta, así como el porcentaje de cumplimiento del transitorio VIII a la Ley N° 7600.

El costo mensual en repuestos y accesorios se determina mediante la siguiente ecuación:

$$CRA_r = \frac{1}{12} * \left[ccra * \sum_{b=0}^{15} (VTA_{br} * F_{br}) \right]$$

Ecuación 20

Donde:

 CRA_r = Costo mensual en repuestos y accesorios de la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

ccra = Coeficiente de gasto anual en repuestos y accesorios. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 14.

Cuadro 14. Coeficiente de gasto anual en repuestos y accesorios para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de gasto anual en repuestos y accesorios 0,10

VTA_{br} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r". Los valores tarifarios de las unidades de transporte según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo de la ruta "r", se determinan según lo indicado en la sección 0 de este modelo, expresados en colones y serán los indicados en el Cuadro 29.

 F_{br} = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", según la edad "b".

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del cuadro anterior estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de coeficiente se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.3.6 Otros gastos

Este costo mensual permite cubrir otros gastos necesarios de la empresa para brindar el servicio, como lo son: papelería, útiles de oficina, energía eléctrica, agua, teléfonos, e impuestos sobre servicios, mediante la ecuación:

$$OG_r = \frac{1}{12} * \left[cog * \sum_{b=0}^{15} (VTA_{br} * F_{br}) \right]$$

Ecuación 21

Donde:

 OG_r = Costo mensual por otros gastos en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

cog = Coeficiente anual de otros gastos administrativos. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 15.

Cuadro 15. Coeficiente de otros gastos administrativos para cualquier tipo de ruta

Coeficiente anual de otros gastos	
0,02	

VTA_{br} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r". Los valores tarifarios de las unidades de transporte según

la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo de la ruta "r", se determinan según lo indicado en la sección 0 de este modelo, expresados en colones y serán los indicados en el Cuadro 29.

 F_{br} = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", según la edad "b".

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del cuadro anterior estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de coeficiente se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.4 Costos variables

Los costos variables (CV_r) están compuestos por consumo de combustible, llantas, aceite de motor, aceite de caja de cambios, aceite diferencial, líquido de frenos y grasa, y están relacionados con los coeficientes de consumo específico de cada insumo, el kilometraje mensual recorrido en la ruta y el precio de cada insumo. El cálculo de los costos variables se representa, en términos generales de la siguiente forma:

 $\mathit{CV}_r = (\mathit{CCC}_r + \mathit{CCLL}_r + \mathit{CCAM}_r + \mathit{CCACC}_r + \mathit{CCAD}_r + \mathit{CCLF}_r + \mathit{CCG}_r)$ Ecuación 22 Donde

 CV_r = Costos variables mensuales de la ruta "r".

 CCC_r = Costo mensual en consumo de combustible de la ruta "r.

 $CCLL_r$ = Costo mensual en consumo de llantas de la ruta "r".

 $CCAM_r$ = Costo mensual en consumo de aceite de motor de la ruta "r".

 $CCACC_r$ = Costo mensual en consumo de aceite de caja de cambios de la ruta "r".

 $CCAD_r$ = Costo mensual en consumo de aceite para diferencial de la ruta "r".

*CCLF*_r = Costo mensual en consumo de líquido para frenos de la ruta "r".

 CCG_r = Costo mensual en consumo de grasa de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

La definición de cada uno de los insumos que compone los costos variables y la forma como se calcula se presenta seguidamente.

4.4.1 Costo por consumo de combustible

El costo mensual de consumo de combustible (CCC_r), se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de combustible (ajustado por el coeficiente asociado a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta), los kilómetros recorridos por la ruta en el período de un mes y el precio del combustible. El kilometraje recorrido al mes en la ruta se obtiene al multiplicar la distancia de la ruta (ajustada por el coeficiente de kilometraje improductivo) y la cantidad de carreras mensuales. El costo por este insumo se determina de la siguiente forma:

$$CCC_r = ccc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PC$$
 Ecuación 23

Donde:

*CCC*_r = Costo mensual en consumo de combustible de la ruta "r". Este costo estará expresado en colones.

ccc = Coeficiente de consumo de combustible diésel para cualquier tipo de vehículo.
 Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 16.

Cuadro 16. Coeficiente de consumo combustible diésel para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario de	
combustible diésel	
0,42	

ccsr = Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta. Estos coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 17.

Cuadro 17. Coeficiente de ajuste según las condiciones de la superficie de rodamiento

Descripción	Coeficiente de ajuste según las condiciones de la superficie de rodamiento
Si el recorrido de la ruta "r" tienen igual o menos del 20% no pavimentado	0,00
Si el recorrido de la ruta "r" tiene más del 20% no pavimentado	0,10

 D_r = Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido de la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki = Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 18.

Cuadro 18. Coeficiente de reconocimiento por kilometraje improductivo

Rango de distancia por viaje de la ruta (km)	Zona	Coeficiente de reconocimiento por tiempo improductivo
0 y 25	Urbana	0,10
25 o más	No urbana	0,05

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

PC = Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del

40

valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de este modelo (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por ARESEP.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Los valores de los coeficientes de los cuadros anteriores, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los valores de estos coeficientes técnicos se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley Nº 7593.

4.4.2 Costo por consumo de llantas

El costo mensual en consumo de llantas ($CCLL_r$), se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de rodamiento: llantas, reencauches y neumáticos (ajustado por el coeficiente asociado a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta), los kilómetros recorridos por la ruta en el período de un mes y el precio de las llantas, reencauches y neumáticos (se supone el uso de un número determinado de llantas, reencauches y neumáticos). El kilometraje recorrido al mes en la ruta se obtiene al multiplicar la distancia de la ruta (ajustada por el coeficiente de kilometraje improductivo) y la cantidad de carreras mensuales. El costo por este insumo se determina de la siguiente forma:

$$CCLL_r = ccll * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * (QLl * PLL + QN * PN + QR * PR)$$

Ecuación 24

Donde:

 $CCLL_r$ = Costo mensual en consumo de llantas de la ruta "r". Este costo estará expresado en colones.

ccll = Coeficiente de consumo de llantas para cualquier tipo de vehículo. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 19.

Cuadro 19. Coeficiente de consumo de rodamiento para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario de rodamiento		
(rodamiento/km)		
0,00001		

ccsr = Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 17 anterior.

Dr = Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido de la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki = Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o

terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 18 anterior.

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

QLL = Cantidad de llantas por vehículo automotor. Se consideran seis llantas para cualquier tipo de vehículo automotor.

PLL = Precio de una llanta nueva. El precio de una llanta nueva se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

QR = Cantidad de rencauches por llanta. Se consideran dos reencauches por cada llanta, para un total de doce reencauches para cualquier tipo de vehículo automotor (6x2=12).

PR = Precio de un reencauche de llanta. El precio del reencauche de llanta se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

QN = Cantidad de neumáticos de llanta. Se consideran dos neumáticos por cada llanta, para un total de doce neumáticos para cualquier tipo de vehículo automotor (6x2=12).

PN = Precio de un neumático nuevo de llanta. El precio del neumático nuevo de llanta se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente del cuadro anterior, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.4.3 Costo por consumo de aceite de motor

El costo mensual en consumo de aceite de motor ($CCAM_r$), se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de aceite de motor (ajustado por el coeficiente asociado a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta), los kilómetros recorridos por la ruta en el período de un mes y el precio del aceite del motor. El kilometraje recorrido al mes en la ruta se obtiene al multiplicar la distancia de la ruta (ajustada por el coeficiente de kilometraje improductivo) y la cantidad de carreras mensuales. El costo por este insumo se determina de la siguiente forma:

$$CCAM_r = ccam * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAM$$
 Ecuación 25

Donde:

 $CCAM_r$ = Costo mensual en consumo de aceite de motor de la ruta "r". Este costo estará expresado en colones.

ccam = Coeficiente de consumo de aceite de motor para cualquier tipo de vehículo. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente

Cuadro 20.

Cuadro 20. Coeficiente de consumo de aceite de motor para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario de aceite de motor		
(L/Km)		
0,00730		

ccsr = Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 17 anterior.

Dr
 Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido de la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki = Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 18 anterior.

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

PAM = Precio del aceite de motor en colones por litro. El precio del aceite de motor se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente del cuadro anterior, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.4.4Costo por aceite de caja de cambios

El costo mensual en consumo de aceite de caja de cambios ($CCACC_r$), se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de aceite de caja de cambios (ajustado por el coeficiente asociado a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta), los kilómetros recorridos por la ruta en el período de un mes y el precio del aceite de caja de cambios. El kilometraje recorrido al mes en la ruta se obtiene al multiplicar la distancia de la ruta (ajustada por el coeficiente de kilometraje improductivo) y la cantidad de carreras mensuales. El costo por este insumo se determina de la siguiente forma:

 $CCACC_r = ccacc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAC$ Ecuación 26

Donde:

*CCACC*_r = Costo mensual en consumo de aceite de caja de cambios de la ruta "r". Este costo estará expresado en colones.

ccacc = Coeficiente de consumo de aceite de caja de cambios para cualquier tipo de vehículo. Los coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 21.

Cuadro 21. Coeficiente de consumo en aceite de caja de cambios para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario en aceite de caja		
de cambios		
0,00042		

ccsr

= Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta. Estos coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 17 anterior.

 D_r

= Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki

= Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 18 anterior.

 CM_r

= Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

PAC

= Precio del aceite de caja de cambios en colones por litro. El precio del aceite de caja de cambios se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

r

= Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente del cuadro anterior, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.4.5 Costo en aceite para diferencial

El costo en consumo de aceite diferencial ($CCAD_r$) se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de aceite para diferencial (ajustado por el coeficiente asociado a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta), los kilómetros recorridos por la ruta en el período de un mes y el precio del aceite para diferencial. El kilometraje recorrido al mes en la ruta se obtiene al multiplicar la distancia de la ruta (ajustada por el coeficiente de kilometraje improductivo) y la cantidad de carreras mensuales. El costo por este insumo se determina de la siguiente forma:

 $CCAD_r = ccad * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAD$ Ecuación 27

Donde:

 $CCAD_r$ = Costo mensual de consumo en aceite para diferencial de la ruta "r". Este costo estará expresado en colones.

ccad

= Coeficiente de consumo en aceite diferencial cualquier tipo de vehículo Los coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 22.

Cuadro 22. Coeficiente de consumo en aceite para diferencial cualquier tipo de vehículo

Coeficiente unitario en aceite para		
diferencial		
(L/km)		
0,00058		

ccsr = Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta. Estos coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 17 anterior.

Dr = Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki = Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 18 anterior.

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

PAD = Precio del aceite diferencial en colones por litro. El precio del aceite diferencial se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente del cuadro anterior, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.4.6 Costo por líquido para frenos

El costo mensual en consumo de líquido para frenos (*CCLF_r*), se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de líquido de frenos (ajustado por el coeficiente asociado a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta), los kilómetros recorridos por la ruta en el período de un mes y el precio del líquido para frenos. El kilometraje recorrido al mes en la ruta se obtiene al multiplicar la distancia de la ruta (ajustada por el coeficiente de kilometraje improductivo) y la cantidad de carreras mensuales. El costo por este insumo se determina de la siguiente forma:

$$CCLF_r = cclf * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PLF$$
 Ecuación 28

Donde:

*CCLF*_r = Costo mensual en consumo de líquido para frenos de la ruta "r". Este costo estará expresado en colones.

celf = Coeficiente mensual en consumo de líquido para frenos para cualquier tipo de vehículo Los coeficientes se toman de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 23.

Cuadro 23. Coeficiente de consumo en líquido para frenos para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario de líquido para		
frenos		
0,00022		

ccsr = Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta. Estos coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 17 anterior.

Dr = Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki = Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 18 anterior.

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

PLF = Precio del líquido de frenos en colones por litro. El precio del líquido de frenos se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente del cuadro anterior, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.4.7 Costo por grasa

El costo mensual en consumo de por grasa (CCG_r), se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de grasa (ajustado por el coeficiente asociado a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta), los kilómetros recorridos por la ruta en el período de un mes y el precio de la grasa. El kilometraje recorrido al mes en la ruta se obtiene al multiplicar la distancia de la ruta (ajustada por el coeficiente de kilometraje improductivo) y la cantidad de carreras mensuales. El costo por este insumo se determina de la siguiente forma:

$$CCG_r = ccg * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PG$$

Ecuación 29

Donde:

CCG_r = Costo mensual en consumo de grasa de la ruta "r". Este costo estará expresado en colones.

ccg = Coeficiente mensual por consumo de grasa para cualquier tipo de vehículo. Los coeficientes se toman de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 24.

Cuadro 24. Coeficiente de consumo de grasa para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario de grasa		
(kg/km)		
0,00092		

ccsr = Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta. Estos coeficientes son tomados del MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 17 anterior.

Dr = Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki = Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el Cuadro 18 anterior.

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b

PG = Precio de la grasa en colones por kilogramo. El precio de la grasa se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente del cuadro anterior, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes técnicos estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

Los rubros de costos variables anteriormente descritos, utilizan los precios correspondientes que se encuentren vigentes al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo.

4.5 Remuneración al capital invertido

La remuneración total mensual en la ruta "r" (RT_r) se obtiene de la sumatoria de la remuneración al capital invertido en activos fijos y la remuneración al capital invertido en proveeduría.

$$RT_r = RAF_r + RCP_r$$
 Ecuación 30

Donde:

 RT_r = Remuneración mensual al capital para la operación de la ruta "r".

 RAF_r = Remuneración mensual al capital invertido en activos fijos en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.

RCP_r = Remuneración mensual al capital invertido en proveeduría en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 0.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

4.5.1 Remuneración al capital asociado a los activos fijos

Retribución por el capital invertido en activos fijos: refleja la remuneración que recibe el prestador del servicio por mantener sus recursos invertidos en los activos para la prestación del servicio (costo de oportunidad). Se calcula sobre el monto total de la inversión, rebajando la proporción que ya ha sido depreciada como consecuencia de su utilización, envejecimiento y obsolescencia. La formulación general sería la siguiente:

 $RAF_r = RF_r + RMEI_r + RECP_r + RSERT_r$ Ecuación 31

Donde:

 RAF_r = Remuneración mensual al capital invertido en activos fijos en la ruta "r".

 RF_r = Remuneración mensual al capital invertido en la flota en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección d.

RMEI_r = Remuneración mensual al capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección e.

RECP_r = Remuneración mensual al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección f.

RSERT_r = Remuneración mensual al capital invertido en el sistema electrónico de recaudación tarifaria en la ruta "r". El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección g.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Para el cálculo de cada variable que compone los costos de capital asociados a los activos fijos se utilizan los siguientes elementos:

- i. El monto de la inversión en los activos fijos para la prestación del servicio se estimarán según lo indicado en la sección correspondiente.
- ii. Los factores de rentabilidad, que corresponden a la proporción que no ha sido depreciada de los activos fijos como consecuencia de su utilización, envejecimiento y obsolescencia, se determinan según lo detallado en las secciones a y 0
- iii. La tasa de rentabilidad considerada para valorar el costo de oportunidad se describe en la sección c.
- a. Cálculo de factores de rentabilidad de la flota

El factor de rentabilidad en el caso del capital invertido en flota se obtiene al deducir la depreciación acumulada de ese activo y se calcula de acuerdo a la siguiente ecuación:

$$frf_h = 1 - fdfa$$
 Ecuación 32

Donde:

 frf_b = Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r".

fdfa = Factor de depreciación anual acumulada equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b" obtenida del año de fabricación.

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

Considerando lo anterior se establecen los siguientes criterios en la determinación de los factores de depreciación según el año de fabricación de la unidad.

Unidades de transporte con año de fabricación menor o igual al 2007

En relación con las unidades de la flota con año de fabricación menor o igual al 2007, se considera que debido a la aplicación del método de depreciación utilizado por la ARESEP antes de la entrada en vigencia del modelo tarifario expuesto en este documento (suma de los dígitos de los años para una vida útil de siete años), esas unidades se encuentran completamente depreciadas, para lo cual corresponde un factor de depreciación anual acumulado de cero que deriva como resultado un factor de rentabilidad anual de cero.

ii. Unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 y menor o igual al año de corte

Para las unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 pero menor o igual al año de corte, el método de depreciación que se utilizará en el modelo es el de suma de los dígitos de los años, considerando siete años de vida útil, con un valor de rescate de cero al cabo de ese período: Los factores de rentabilidad de la flota son los que se presentan en el Cuadro 25.

Cuadro 25. Factores de rentabilidad de la flota por edad de la unidad con año de fabricación mayor al 2007 pero menor o igual al año de

corte		
Edad de la unidad de	Factor de depreciación	Factor de rentabilidad
transporte	anual	frf_b
público	acumulada	
(años)	fdfa	
0	0,00000	1,00000
1	0,25000	0,75000
2	0,46429	0,53571
3	0,64286	0,35714
4	0,78571	0,21429
5	0,89286	0,10714
6	0,96429	0,03571
7	1,00000	0,00000
Más de 7	1,00000	0,00000

iii. Unidades de transporte con año de fabricación mayor al año de corte

Para las unidades de transporte con año de fabricación mayor al año de corte, el método de depreciación que se utilizará en el modelo es el lineal, considerando quince años de vida útil, sin

un valor de rescate al cabo de ese período. Los factores de rentabilidad de la flota son los que se presentan en el Cuadro 26.

Cuadro 26. Factores de rentabilidad de la flota por edad de la unidad con año de fabricación mayor al año de corte

Edad de la unidad de transporte público (años)	Factor de depreciación anual acumulada fdfa	Factor de rentabilidad frf_b
0	0,00000	1,00000
1	0,06667	0,93333
2	0,13334	0,86666
3	0,20001	0,79999
4	0,26668	0,73332
5	0,33335	0,66665
6	0,40002	0,59998
7	0,46669	0,53331
8	0,53336	0,46664
9	0,60003	0,39997
10	0,66670	0,33330
11	0,73337	0,26663
12	0,80004	0,19996
13	0,86671	0,13329
14	0,93338	0,06662
15	1,00000	0,00000
Más de 15	1,00000	0,00000

b. Cálculo de factor de rentabilidad de los equipos de conteo de pasajeros

El factor de rentabilidad anual en el caso del capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros, se obtiene al deducir el factor de la depreciación acumulada considerando que los equipos se deprecian de acuerdo a lo indicado en la sección 0, y se calcula con la siguiente ecuación:

$$frecp = 1 - fdaecp$$

Ecuación 33

Donde:

frecp = Factor de rentabilidad anual al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros.

Factor de depreciación anual acumulada de la inversión en el equipo automatizado de conteo de pasajeros. Se considera como criterio tarifario que el equipo automatizado de conteo de pasajeros se encuentra a la mitad de su vida útil indicada en el Cuadro 4 anterior, criterio establecido considerando que los operadores de los servicios presentan condiciones de inversión de una empresa en marcha. El factor de depreciación acumulada al cabo de la mitad de la vida útil está dado por la expresión:

$$fdaecp = \frac{VUECP}{2} * fdecp$$
 Ecuación 34

Donde:

VUECP = Vida útil del equipo automatizado de conteo de pasajeros.

fdecp = Factor de depreciación anual de la inversión en el equipo automatizado de conteo de pasajeros. Este factor se detalla en el Cuadro 4.

c. Cálculo de la tasa de rentabilidad

La tasa de rentabilidad anual (tr) es la misma para todos los activos, pero se utilizará un valor diferenciado según el año de fabricación de las unidades, con el fin de respetar las decisiones de inversión de los operadores tomadas antes del establecimiento de este modelo, de la siguiente forma:

i. Unidades de transporte con año de fabricación menor o igual al año de corte

La tasa de rentabilidad utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero nacional, calculada por el BCCR correspondiente a la fecha de la audiencia pública.

ii. Unidades de transporte con año de fabricación mayor al año de corte

La tasa de rentabilidad se obtiene de un promedio simple de las tasas activas y pasivas del sistema bancario nacional, de la siguiente forma:

$$tr = \frac{(tia + tip)}{2}$$
 Ecuación 35

Donde:

tr = Tasa de rentabilidad anual con año de fabricación mayor al año de corte.

Etia = Tasa de interés para préstamos de los Bancos Estatales para "Otras Actividades". Se utilizará la media aritmética simple del valor diario de la tasa de interés para préstamos de los Bancos Estatales para "Otras Actividades", en colones publicada por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos 12 meses, de forma tal que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos).

tip = Tasa de interés básica pasiva. Se utilizará la media aritmética simple del valor diario de la tasa de interés básica pasiva, en colones publicada por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos 12 meses, de forma tal que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos).

El plazo de referencia utilizado para calcular la media aritmética de la tasa de interés, se basa en una serie histórica de 12 meses, la cual puede considerarse como moderada, puesto que permite disminuir la variabilidad que puedan experimentar las tasas de interés durante ese período.

d. Remuneración al capital invertido en la flota

La remuneración mensual al capital invertido en la flota (RF_r) , es la suma de la rentabilidad mensual de todos los vehículos autorizados, según su edad obtenida del año de fabricación y tipo de vehículo utilizado en la ruta, mediante la siguiente ecuación:

$$RF_r = \frac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} frf_b * VTAN_{br} * F_{br} * tr_b \right]$$

Ecuación 36

Donde:

RF_r = Remuneración mensual al capital invertido en la flota de la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

frf_b = Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r". Estos valores se obtienen según lo detallado en el Cuadro 25 y Cuadro 26 de la sección a.

VTAN_{br} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r". Los valores tarifarios de las unidades de transporte sin llantas ni neumáticos según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo de la ruta "r", se determinan según lo indicado en la sección 4.8 de este modelo, expresados en colones y serán los indicados en el Cuadro 29.

 F_{br} = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", según la edad "b".

tr_b = Tasa de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r". Este valor se obtiene según lo detallado en la sección c.

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

R = Ruta de transporte remunerado de personas.

Los valores de los factores de rentabilidad y la tasa de rentabilidad para el costo de oportunidad de los activos, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los valores de estos factores de rentabilidad y tasa de rentabilidad para el costo de oportunidad de los activos, se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los valores estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N°7593.

e. Remuneración al capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones

La remuneración mensual al capital invertido maquinaria, equipo e instalaciones (*RMEI_r*), se estima como una proporción de la suma de los valores tarifarios de las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que conforman la flota autorizada de la ruta. El valor toma en cuenta la cantidad de unidades y los valores tarifarios según edad obtenida del año de

fabricación y tipo de vehículo utilizado en la ruta, así como el porcentaje de cumplimiento del transitorio VIII a la Ley N° 7600, multiplicado por la tasa de rentabilidad.

La remuneración mensual al capital invertido de la maquinaria, el equipo y las instalaciones se estima según la siguiente ecuación:

$$RMEI_r = \frac{1}{12} * \left[crmei \sum_{b=0}^{15} VTA_{br} * F_{br} \right] * tr_b$$

Ecuación 37

Donde:

RMEI_r = Remuneración mensual al capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

crmei = Coeficiente de rentabilidad anual en la maquinaria, equipo e instalaciones para cualquier tipo de ruta. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 27.

Cuadro 27. Coeficiente de rentabilidad anual en la maquinaria, equipo e instalaciones para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de rentabilidad anual en			
la maquinaria, equipo e			
0,04			

VTA_b = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r". Los valores tarifarios de las unidades de transporte según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r", se determinan según lo indicado en la sección 4.8 de este modelo, expresados en colones y serán los indicados en el Cuadro 29.

 F_{br} = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", según la edad "b".

tr_b = Tasa de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r". Este valor se obtiene según lo detallado en la sección c.

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del Cuadro 27 anterior estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de coeficiente se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

f. Remuneración al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros

La remuneración mensual al capital invertido en el equipo automatizado de conteos de pasajeros $(RECP_r)$, se calcula multiplicando el factor de rentabilidad del equipo por el valor de los equipos y por la tasa de rentabilidad.

$$RECP_r = \frac{1}{12} * [frecp * VNECP * F_r] * tr$$

Ecuación 38

Donde:

RECP_r = Remuneración mensual al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

frecp = Factor de rentabilidad anual para el equipo automatizado de conteo de pasajeros.

VNECP = Valor representativo del equipo automatizado de conteo de pasajeros. Los valores representativos de los equipos se determinan según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

tr = Tasa de rentabilidad anual con año de fabricación mayor al año de corte. Para este rubro se utilizará la tasa de rentabilidad según lo detallado en el punto ii de la sección c, dado que este costo será reconocido hasta la entrada en vigencia de este modelo.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El factor de rentabilidad anual estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Este valor se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de este valor estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N°7593.

g. Remuneración al capital invertido en el sistema electrónico de recaudación tarifaria

La remuneración al capital invertido en el sistema electrónico de recaudación tarifaria (*RSERT_r*), se obtendrá a partir de los componentes del sistema electrónico de recaudación tarifaria, sus características y cantidades por ruta, así como los procedimientos de remuneración y de determinación del valor de dichos componentes, serán establecidos en la resolución que la ARESEP emita al respecto, donde además de indicar la frecuencia de revisión o actualización, se indicará el momento en que entrará a este regir como parte de este modelo.

El procedimiento de establecimiento de lo indicado en el párrafo anterior, estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N°7593.

4.5.2 Remuneración al capital invertido en proveeduría

La remuneración mensual al capital invertido en proveeduría (*RCP_r*), se estima como una proporción de la suma de los valores tarifarios de las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que conforman la flota autorizada de la ruta. El valor toma en cuenta la cantidad de unidades y los valores tarifarios según la edad obtenida del año de fabricación y tipo de vehículo que utilizado en la ruta, así como el porcentaje de cumplimiento del transitorio VIII a la Ley N° 7600, multiplicado por la tasa de rentabilidad.

La remuneración mensual de capital invertido en proveeduría se estima según la siguiente ecuación:

$$RCP_r = \frac{1}{12} * \left[crp \sum_{b=0}^{15} VTA_{br} * F_{br} \right] * tr_b$$

Ecuación 39

Donde:

RCP_r = Remuneración mensual al capital invertido en proveeduría en la ruta "r". Este rubro estará expresado en colones.

crp = Coeficiente de rentabilidad anual al capital de proveeduría para cualquier tipo de ruta. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 28.

Cuadro 28. Coeficiente de rentabilidad anual de capital en proveeduría para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de rentabilidad anual de capital en proveeduría

0.03

VTA_{br} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r". Los valores tarifarios de las unidades de transporte según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo de la ruta "r", se determinan según lo indicado en la sección 4.8 de este modelo, expresados en colones y serán los indicados en el Cuadro 29.

 F_{br} = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", según la edad "b".

tr_b = Tasa de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r". Este valor se obtiene según lo detallado en la sección c.

b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del cuadro anterior estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. El valor de coeficiente se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo. El proceso de aprobación de los estudios técnicos de actualización de los coeficientes estará sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley N° 7593.

4.6 Volumen mensual de pasajeros

El volumen mensual de pasajeros movilizados en la ruta "r" (P_r) será el valor que se obtenga luego de aplicar los criterios de validación de la sección 0. Este valor corresponde al volumen promedio de pasajeros movilizados (transportados) en la ruta "r" y que efectivamente pagan la tarifa.

4.7 Formulación equivalente para el cálculo de la tarifa

En general el establecimiento de una tarifa única consiste en determinar un único valor de pago para la ruta independiente de la longitud de la ruta, y corresponde a la tarifa media para el servicio.

La expresión general de las tarifas calculadas por pasajero a partir del costo por kilómetro se obtiene mediante la ecuación:

$$T_r = \frac{CTK_r}{IPK_r}$$
 Ecuación 40

Donde:

 T_r = Tarifa por pasajero de la ruta "r".

 CTK_r = Costo total por kilómetro de la ruta "r".

 IPK_r = Índice de pasajeros por kilómetro de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El costo total por kilómetro total de la ruta (CTK_r) es equivalente al costo total mensual según la siguiente expresión:

$$CTK_r = \frac{CT_r}{F_{r*RPM_r}}$$
 Ecuación 41

Donde:

*CTK*_r = Costo total por kilómetro de la ruta "r".

 CT_r = Costos totales mensuales de la ruta "r".

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

 RPM_r = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El índice de pasajeros por kilómetro de la ruta (IPK_r) , se obtiene de la siguiente expresión:

$$IPK_r = \frac{PVM_r}{RPM_r}$$
 Ecuación 42

Donde:

 IPK_r = Índice de pasajeros por kilómetro de la ruta "r".

 PVM_r = Pasajeros promedio mensual por vehículo de la ruta "r".

 RPM_r = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Los pasajeros promedio mensual por vehículo de la ruta (PVM_r), corresponde al indicador que mide la cantidad media de pasajeros que transporta un vehículo en el período de un mes, según la siguiente expresión:

$$PVM_r = \frac{P_r}{F_r}$$
 Ecuación 43

Donde:

 PVM_r = Pasajeros promedio mensual por vehículo de la ruta "r".

P_r = Volumen mensual de pasajeros de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección 0.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta (RPM_r) , corresponde al indicador que mide la distancia media que recorre un vehículo en el período de un mes, según la siguiente expresión:

$$RPM_r = \frac{D_r*(1+cki)*CM_r}{F_r}$$
 Ecuación 44

Donde:

 RPM_r = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta "r".

Dr
 Distancia de la carrera de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido de la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo.

cki = Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo. El kilometraje improductivo se refiere al recorrido adicional necesario para iniciar y/o terminar un ciclo de operación. Estos coeficientes son tomados de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 18.

CM_r = Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r". Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección b.

 F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Sustituyendo las ecuaciones anteriores en la ecuación general de la tarifa por pasajero, se llega a la expresión:

$$T_r = \frac{\frac{cT_r}{F_{r^*RPM_r}}}{\frac{P_r}{F_r}}$$
 Ecuación 45

De donde, resulta la expresión de la ecuación 1

$$T_r = \frac{\frac{CT_r}{F_r * RPM_r}}{\frac{P_r}{F_r * RPM_r}} = \frac{CT_r}{P_r}$$
 Ecuación 46

La operación de las rutas se realiza en forma individual o en conjunto, bajo una gestión centralizada, donde las unidades para la prestación del servicio podrán o no estar autorizados (mediante acuerdo del ente competente) para la operación en una ruta individual o un conjunto de rutas. Para efectos de la estructura de costos del presente modelo, en los casos en que exista una flota autorizada para un conjunto de rutas ("flota unificada"), dicho conjunto se considerará como una sola ruta "r". En estos casos, luego de aplicar los criterios de la sección 0 para cada ruta individual, se considerará como i) el volumen mensual de pasajeros: la suma de los valores individuales de las rutas del conjunto; ii) la cantidad de carreras mensuales: la suma de los valores individuales de las rutas del conjunto; iii) la distancia de la carrera: el valor ponderado de la

distancia de las carreras de una de las rutas del conjunto, usando como ponderador la cantidad de carreras mensuales reconocidas de cada ruta individual y iv) la cantidad de unidades de la flota autorizada: el total de unidades autorizadas para el conjunto de rutas.

4.8 Procedimiento para la determinación del valor de las unidades de transporte

En este modelo se considerarán los tipos de vehículos o unidades, descritos en el Cuadro 29.

Cuadro 29. Tipos de vehículos considerados en el modelo

Tipos de Vehículo	Descripción	
Buseta	Vehículo con una capacidad de hasta 44 pasajeros sentados.	
Autobús urbano	Vehículo con una capacidad mayor a 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas dentro de la GAM con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.	
Autobús rural	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas fuera de la GAM.	
Autobús montano	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados.	
Autobús interurbano corto	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas dentro de la GAM con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros pero igual o menor a 50 kilómetros.	
Autobús interurbano medio	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas fuera de la GAM con recorrido en un sentido mayor a 50 kilómetros pero igual o menor a 100 kilómetros.	
	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas fuera de la GAM con recorrido en un sentido mayor a 100 kilómetros.	

GAM= Gran Área Metropolitana.

El valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según el año de fabricación del tipo de vehículo utilizado en la ruta, se determinará de la siguiente forma:

1. Unidades de transporte con año de fabricación menor o igual al 2007

En relación con las unidades de la flota con año de fabricación menor o igual al 2007, se considera que debido a la aplicación del método de depreciación utilizado por la ARESEP antes de la entrada en vigencia de este modelo tarifario (suma de los dígitos de los años para una vida útil de siete años), estas unidades se encuentran completamente depreciadas. Para los criterios de reconocimiento de otros rubros de costos relacionados con el valor de las unidades de transporte (la depreciación y remuneración de la maquinaria, equipo e instalaciones; el costo de los repuestos y accesorios, otros gastos administrativos y la rentabilidad al capital invertido en proveeduría), el valor tarifario corresponderá al valor en dólares establecido en la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014 o cualquier otra que la sustituya antes de la entrada en vigencia de este modelo, multiplicado por el promedio simple del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de entrada en vigencia de este modelo (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). Ese valor tarifario será el mismo para todas las unidades de transporte con año de fabricación menor o igual al 2007, pero será diferente según el tipo de vehículo utilizado en la ruta.

2. Unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 y menor o igual al año de cortePara las unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 pero menor o igual al año de corte, el valor tarifario de las unidades de cada tipo de vehículo utilizado en la ruta

corresponderá al valor en dólares establecido en la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014 o cualquier otra que la sustituya antes de la entrada en vigencia de este modelo, multiplicado por el promedio simple del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de entrada en vigencia de este modelo (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). Ese valor tarifario será el mismo para todas las unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 pero menor o igual al año de corte, pero será diferente según el tipo de vehículo utilizado en la ruta.

3. Unidades de transporte con año de fabricación mayor al año de corte

El valor tarifario según el año de fabricación y tipo de vehículo utilizado en la ruta, se determinará una sola vez para cada año de fabricación de acuerdo con el procedimiento de actualización del valor de las unidades de transporte (en colones) que se describe a continuación.

- 3.1. La determinación del valor de las unidades de transporte se realizará una vez al año, entre los meses de octubre a diciembre y estará a cargo de la Intendencia de Transportes (IT). La IT deberá someter los resultados de la determinación del valor de las unidades de transporte al proceso de consulta pública, la cual deberá realizarse en los meses indicados, con el fin de garantizar el cumplimiento del principio de participación ciudadana en el conocimiento de dichos valores. Al último día hábil de diciembre de cada año, la resolución que dispone el resultado de la aplicación de este procedimiento, deberá estar publicada en el diario oficial La Gaceta. La IT será la responsable de que se cumpla con estos plazos.
- 3.2. Las hojas de cálculo, la información, el informe técnico, los resultados obtenidos y cualquier evidencia documental en que se basa la determinación del valor de las unidades de transporte, deben conformar un expediente administrativo, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad del proceso de cálculo que deriva en la obtención de cada valor de cada unidad de transporte.
- 3.3. El procedimiento para la actualización del valor de las unidades de transporte consta de los siguientes pasos:
 - a. Solicitar al CTP, el listado oficial y actualizado de la flota autorizada de autobuses, que incluya: número de placa, número de acuerdo en que se autorizó su uso en el servicio de transporte público, tipo de autobús según la clasificación de autobuses que utilice el CTP, ruta o rutas en la que opera la unidad, tipo de ruta en la que está autorizado a operar y la empresa que la opera. Dicho listado se solicitará con corte al 30 de setiembre de cada año, en todas las aplicaciones del procedimiento, el año de la fecha de corte deberá coincidir con el año de fabricación de las unidades para el cual se está determinando el valor.
 - b. Solicitar a la Dirección de Valoraciones Administrativas y Tributarias (DVAT) de la Dirección General de Tributación (DGT) del Ministerio de Hacienda (MH), el listado completo de todas las unidades de autobús registradas en el Sistema CarTica, que incluya: número de placa, año de fabricación, clase tributaria, número de VIN, marca y valor actualizado de mercado según el decreto del Listado de Valores de Vehículos

Automotores, Aeronaves y Embarcaciones (valores en colones), publicado en el diario oficial La Gaceta del año en curso, que rige para el año siguiente.

- c. Con la información recibida de parte de las dos entidades públicas descritas anteriormente, se deben consolidar ambas listas a fin de obtener una sola base de información, que asigne a cada unidad de autobús autorizada para la prestación del servicio de transporte público modalidad autobús, el valor de mercado asignado por el MH y la clasificación del autobús según tipología oficializada por el CTP. En tanto no se obtenga esta información se suspende este procedimiento, en cuyo caso se utilizarán los últimos valores determinados según tipo de vehículo utilizado en la ruta, sin ningún ajuste.
- d. Una vez consolidado el listado general, se debe evaluar la información a fin de descartar unidades que presenten inconsistencias en su información.
- e. Con la información solicitada y revisada, se debe producir un cuadro resumen que contenga el promedio simple de los valores de los autobuses según clase tributaria, la cantidad de unidades de autobús que corresponden a dicha clase tributaria, distribuida según la tipología de autobuses utilizada por el CTP, la cual será suministrada por esta institución. Este promedio se obtendrá a partir de los valores de las unidades de transporte para el año de fabricación que se está determinando. A manera de ejemplo, se presenta a continuación el encabezado de la información que al menos deberá contener el cuadro que podría cumplir con los requisitos establecidos en este párrafo:

Tipo de autobús	Clase	Contidod	Valor DGT
	tributaria	Cantidad	(en colones)

- 3.4. Del citado cuadro, se debe extraer un promedio ponderado del valor de cada tipo de autobús. Ese valor será el resultado de un promedio ponderado de los valores de los autobuses de cada clase tributaria, para cada tipo de autobús. En virtud del Transitorio VIII de la Ley N° 7600, el promedio ponderado del valor obtenido para cada tipo de autobús corresponderá al valor con rampa.
- 3.5. Dado que la tipología de unidades de transporte que utiliza la IT podría ser distinta a la que aplique el CTP, la IT deberá establecer la correspondencia entre cada uno de los tipos de unidades incluidos en su propia tipología, y los tipos de unidades incluidos en la tipología del CTP.
- 3.6. Si dentro de la tipología del CTP no se encontraran las categorías de "buseta" y "autobús rural", se aplicará el valor del autobús urbano con rampa, siguiendo el procedimiento de cálculo utilizado en la Resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014. En este caso, se supone que con la tipología usada por el CTP se podrán valorar los buses del tipo "urbano con rampa".
- 3.7. En caso de que no se tenga el valor de autobús montano, se aplicará la variación porcentual del valor del tipo urbano con rampa, siguiendo el procedimiento de cálculo utilizado en la Resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014. En este caso, se supone que con la tipología usada por el CTP se podrán valorar los buses del tipo "urbano con rampa".
- 3.8. En caso de que no se cuente con valores de autobús de tipo interurbano medio, se calculará el valor promedio entre los tipos corto con rampa y largo con rampa, y se le

aplica el incremento porcentual del tipo corto, siguiendo el mismo procedimiento de cálculo utilizado en la Resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014. En este caso, se supone que con la tipología usada por el CTP se podrán valorar los buses clasificados como "interurbano corto con rampa" e "interurbano largo con rampa".

- 3.9. Este procedimiento no se utilizará para valorar los tipos de unidades de transporte que el CTP no pueda clasificar mediante la tipología que esté utilizando, salvo en aquellos casos en que se puedan aplicar los criterios de homologación entre valores de unidades de distintos tipos, definidos en los anteriores párrafos 3.5, 3.6 y 3.7.
- 3.10. En caso de que para un año particular no se autoricen vehículos para una tipología de unidad específica, se utilizará el último valor determinado, sin ningún ajuste.

Si al momento de la aplicación del presente modelo, no se dispone del valor tarifario de las unidades de transporte para un año de fabricación en particular, de acuerdo a los criterios descritos anteriormente, se utilizarán los valores tarifarios para el año de fabricación más reciente disponibles según tipo de vehículo.

Al valor tarifario de la unidad de transporte en colones, es necesario restar el costo de las llantas y neumáticos, dado que dentro de la estructura de costos del modelo ese ítem se considera por separado, utilizando los valores de las llantas y neumáticos vigentes al momento de aplicación de este procedimiento.

La definición de valor tarifario de las unidades sin llantas y ni neumáticos ($VTAN_{br}$) es la siguiente:

$$VTAN_{hr} = VTA_{hr} - (QLl_{VTAN} * PLL + QN_{VTAN} * PN)$$

Ecuación 47

Donde:

 $VTAN_{br}$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r".

 VTA_{br} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r".

QLL_{VTAN} = Cantidad de llantas por vehículo automotor para el valor tarifario de la unidad de transporte sin llantas ni neumáticos. Se consideran seis llantas para cualquier tipo de vehículo automotor.

PLL = Precio de una llanta nueva. El precio de una llanta nueva se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo, vigente a la fecha de la consulta pública de la aplicación de este procedimiento.

 QN_{VTAN} = Cantidad de neumáticos de llanta por vehículo automotor para el valor tarifario de la unidad de transporte sin llantas ni neumáticos. Se considera un neumático por cada llanta, para un total de seis neumáticos para cualquier tipo de vehículo automotor (6x1=6).

PN = Precio de un neumático nuevo de llanta. El precio del neumático nuevo de llanta se determina según lo indicado en la sección 0 de este modelo, vigente a la fecha de la consulta pública de la aplicación de este procedimiento.

b = Edad de la unidad obtenida del año de fabricación.

4.9 Encuesta para la determinación de precios de los bienes o servicios utilizados en la estructura de costos modelo.

4.9.1 Objetivo

El objetivo de la encuesta es determinar el precio para cada uno de los diferentes bienes o servicios de la estructura de costos contemplados en el modelo de fijación ordinaria.

4.9.2 Alcance

Las encuestas se ejecutarán con una frecuencia semestral, durante los meses de junio y diciembre de cada año, para registrar los precios de los bienes o servicios que se indican en el Cuadro 30.

Tipo de bien o servicio	Nombre del bien o servicio	Ítem	Unidad de referencia para encuesta
1. Activos	1.1. Equipo automatizado de conteo de pasajeros	1.1.a. Equipo automatizado de conteo de pasajeros	Una unidad
		2.1.a. Aceite de motor	Litro
		2.1.b. Aceite de caja de cambios	Litro
	2.1. Aceites y lubricantes	2.1.c. Aceite diferencial	Litro
2. Insumos de mantenimiento		2.1.d. Líquido de frenos	Litro
		2.1.e. Grasa	Kilogramo
	2.2. Rodamiento	2.2.a. Llanta nueva	Una unidad
		2.2.b. Reencauche	Una unidad
		2.2.c. Neumático	Una unidad

Cuadro 30. Bienes y servicios incorporados en la estructura de costos del modelo

4.9.3 Criterios técnicos para la ejecución de la encuesta de mercado

El desarrollo de esta encuesta de mercado estará bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística, quién tendrá a su cargo el planeamiento, coordinación, ejecución y validación de los resultados, de conformidad con las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables.

Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de bien o servicio según sus especificaciones, 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.

Para cada ítem, se deberá contar con al menos cinco cotizaciones o facturas proforma de precios de cada bien o servicio (impuestos incluidos) de los proveedores que operen en el mercado nacional. En caso de que las cotizaciones o facturas proforma estén expresadas en alguna moneda extranjera, se utilizará las tasas de cambio que se indique en el BCCR correspondiente a la fecha de las cotizaciones o facturas proforma; en caso de estén en dólares de los Estados Unidos, se utilizará el tipo de cambio de referencia venta del dólar calculado por el BCCR, correspondiente a la fecha de la cotización o factura proforma. Al menos una de las cotizaciones anuales de cada ítem corresponderá a establecimientos ubicados en provincias que no cuenten con territorios en la Gran Área Metropolitana. Cada sucursal de proveedores fuera de la Gran Área Metropolitana será considerada como un proveedor adicional. Se calculará la mediana de los

precios de las cotizaciones o facturas proformas, para obtener el precio respectivo de cada ítem a utilizar en la aplicación de este modelo. En caso de que no sea posible obtener al menos cinco cotizaciones para algún ítem, deberá documentarse la gestión realizada ante los diferentes proveedores, solicitando las cotizaciones o facturas proforma y se podrán utilizar criterios alternativos de estimación, de conformidad con las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables.

La encuesta se realizará en los meses de junio y diciembre de cada año y el informe técnico de la encuesta deberá estar concluido en el mismo mes en que se realice la encuesta. Los resultados de cada encuesta semestral y su evidencia documental se plasmarán en un informe técnico elaborado por la IT, que se incorporará en un expediente administrativo. La IT deberá someter los resultados de la encuesta de mercado al proceso de audiencia pública, la cual deberá realizarse en los meses de julio y enero de cada año, con el fin de garantizar el cumplimiento del principio de participación ciudadana en el conocimiento de los precios de los insumos.

Las encuestas serán responsabilidad de la IT; la ARESEP podrá realizar estas encuestas con su propio equipo técnico, o contratarlas externamente a una entidad competente para ese fin.

La información de precios de cada ítem será solicitada a los proveedores mediante nota oficial del Intendente de Transporte o quien él designe para ese fin, o por la entidad externa que eventualmente se contrate para la realización de la encuesta. Se mantendrá un archivo formal y completo con la documentación que evidencia la ejecución de cada encuesta, la cual constituye la base del informe técnico elaborado por la IT de manera que este sea auditable y permita la trazabilidad hasta la mediana de precios de cada ítem.

Seguidamente se indica el procedimiento que se utilizará para determinar el precio de cada uno de los ítems del Cuadro 30.

a. Precio de los equipos automatizados de conteo de pasajeros

Para determinar el precio del equipo automatizado de conteo de pasajeros a bordo de la unidad, ítem 1.1.a se utilizarán los criterios técnicos para la ejecución de la encuesta de mercado indicados en la sección 0. Se considera dentro de este modelo que *kit* de conteo es el conjunto de elementos que cumplan con las características detalladas en el Cuadro 31, y como máximo se reconocerán dos por unidad de transporte.

Cuadro 31. Características del equipo automatizado de conteo de pasajeros

Tipo de Activo	Características y funciones	
	• Capacidad para registrar el ascenso y descenso de pasajeros, diferenciado por puerta de acceso y agregadas.	
Equipo automatizado de conteo de pasajeros	Capacidad para registrar la fecha y hora del ascenso y descenso de pasajeros.	
	Capacidad para descargar la información en forma inalámbrica no necesariamente en tiempo real.	
	Capacidad para registrar información según el sentido de viaje la ruta.	
	Capacidad para emitir reportes con salidas a impresora.	
	• Capacidad para establecer puntos de control sobre la ruta, que permitan separar los registros de información.	
	• Capacidad para exportar la información a archivos digitales: tipo texto, hoja electrónicas o bases de datos.	
	• Equipado con software para el análisis de datos y con niveles de seguridad sobre la información registrada.	

b. Precio de los insumos de mantenimiento

Para determinar los insumos de mantenimiento de los ítems 2.1.a, 2.1.b, 2.1.c, 2.1.d y 2.1.e, así como 2.2.a, 2.2.b y 2.2.c se utilizarán los criterios técnicos para la ejecución de la encuesta de mercado según la sección 0. Las características y especificaciones técnicas que deben cumplir los insumos de mantenimiento cotizados se detallan el Cuadro 32.

Cuadro 32. Características y especificaciones de los insumos de mantenimiento

Insumo de mantenimiento	Unidad de referencia para encuesta	Especificación
Aceite motor	Estañones de 55 galones	15W 40 o su similar
Aceite para caja de cambios	Estañones de 55 galones	80W 90 o su similar
Aceite para diferencial	Estañones de 55 galones	85W 140 o su similar
Líquido para frenos	Caja de 12 pintas	DOT-3-4 o su similar
Grasa	Cubetas de 50 kilos	Corriente multipropósito
Llanta nuevas	1 unidad	295/80R22.5
Reencauches	1 unidad	295/80R22.5
Neumáticos	1 unidad	Para el tamaño de llanta indicado

Se entenderá por "su similar" productos con características físicas y propiedades químicas equivalentes, lo cual podrá ser verificable por cualquier tercero.

4.10 Criterios y procedimientos de validación de información

Con el objeto de estandarizar los resultados tarifarios se establecen los criterios y procedimientos de validación de la información empleada en el cálculo de las tarifas. Estos criterios se establecen para las variables operativas y las de inversión.

4.10.1 Validación de variables de operación

La validación de las variables de operación empleadas en los cálculos tarifarios se realizará bajo los siguientes criterios.

a. Volumen promedio de pasajeros movilizados por mes y por ruta

Los pasajeros movilizados por mes y por ruta (P_r) , se obtendrán de la comparación de las siguientes tres fuentes de información:

- i. El valor reportado por el prestador de los servicios en la solicitud de fijación tarifaria, aportada en el expediente tarifario.
- ii. El valor registrado en las estadísticas operativas de los últimos doce meses, reportadas por el prestador del servicio y archivadas en el expediente de requisitos de admisibilidad (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria).
- iii. El valor histórico reconocido en el último estudio tarifario ordinario de la ruta, en caso de que exista.

El volumen promedio de pasajeros movilizados por mes y por ruta a utilizar en el cálculo tarifario deberá ser el mayor de las tres fuentes citadas. Solo se aceptarán disminuciones en el volumen promedio de pasajeros movilizado por mes y por ruta, cuando el dato venga respaldado por un estudio técnico de demanda, aprobado por acuerdo de la Junta Directiva del CTP; en este caso, se considera ese dato.

Los estudios técnicos de demanda deberán tomar en cuenta como mínimo lo siguiente:

- i. La ejecución del estudio deberá basarse en un plan de trabajo, en el cual se incluya el nombre de sus ejecutores, y la programación de las labores a ejecutar dentro de un lapso mínimo de 30 días naturales de previo al inicio de ejecución del estudio. De esta forma, se podrán programar las labores de supervisión que se estimen convenientes, si fuera el caso.
- ii. Cuando dos o más operadores comparten la misma ruta, el estudio de aprovechamiento del operador bajo análisis, deberá integrar la totalidad de los servicios ofrecidos, y diferenciar los volúmenes de pasajeros transportados por cada operador, lo cual deberá determinarse durante la aprobación del plan de trabajo antes indicado, a fin de que se defina técnicamente el ámbito de territorialidad.
- iii. En la elaboración, verificación, evaluación y aprobación de los resultados del estudio de demanda, se deberá considerar al menos los siguientes aspectos:

- Para las distintas rutas y ramales, el estudio de campo deberá comprender como mínimo una semana de lunes a domingo, e incluir observaciones en todos los horarios vigentes, en las dos direcciones. Se deberán establecer puntos fijos que permitan verificar la frecuencia y cantidad de las carreras realizadas, así como los pasajeros que suben y bajan en este punto.
- Se efectuarán observaciones de sube y baja que permitan conocer la ocupación media por viaje (en ambos sentidos) y carrera en las diferentes horas del día.
- Los resultados del estudio deberán ser inferidos para todo el año, contemplando efectos estacionales, factores de normalización y sus procedimientos de estimación. La información sobre pasajeros movilizados deberá ser presentada en forma promedio por mes por ruta.
- Los cuadros resúmenes que sustentan el estudio deberán mostrar para cada rango de horarios, el número de placa de la unidad, las carreras, los pasajeros por carrera, el nivel de aprovechamiento y la cantidad de carreras. Deberán incluirse los archivos electrónicos empleados en los cálculos, así como los archivos base de la información de campo.
- El operador deberá aportar los Estados Financieros auditados por un Contador Público Autorizado (CPA), coincidentes con el período fiscal objeto del estudio de demanda indicado, para los fines de verificación o control cruzado de la información estadística y de la generada por dicho estudio.

b. Carreras mensuales

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta "r" en análisis (CM_r) , se compararán los siguientes dos conceptos:

- i. Carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta "r" (CMA_r) establecido por el CTP.
- ii. Carreras reportadas en las estadísticas operativas de los últimos doce meses (*CMR_r*), por el prestador del servicio y archivadas en el expediente de requisitos de admisibilidad (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria).

La cantidad de carreras mensuales a utilizar en el caculo tarifario debe ser:

- i. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son menores que las carreras autorizadas, se consideran las carreras brindadas por el operador.
- ii. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son mayores a las autorizadas se consideran las carreras autorizadas por el CTP.

Para obtener la cantidad de carreras mensuales a partir de los acuerdos de horario establecidos por el CTP (carreras autorizadas) se deberá considerar que mediante el artículo 3.4 de la sesión ordinaria 61-2008 del 28 de agosto del 2008, la Junta Directiva del CTP dispuso para todos los operadores de transporte público en la modalidad autobús (concesionarios o permisionarios), que los servicios de transporte público, no se pueden suspender los días jueves y viernes de la Semana Santa, de acuerdo al principio de continuidad de los servicios públicos. Por lo tanto la fórmula de cálculo de las carreras mensuales a partir de los horarios establecidos por el CTP debe incluir

todos los días del año, junto con una corrección que incorpora el cálculo del día 366 de cada año bisiesto.

$$CMA_r = \frac{1}{12} * \left(\frac{365,24219879}{7}\right) * [CALV_r * 5 + CAS_r + CAD_r]$$
 Ecuación 48

Donde:

 CMA_r = Cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP en la ruta "r".

 $CALV_r$ = Cantidad de carreras autorizada por el CTP para los días Lunes a Viernes en la ruta

"r".

 CAS_r = Cantidad de carreras autorizada por el CTP para el día Sábado en la ruta "r".

 CAD_r = Cantidad de carreras autorizada por el CTP para el día Domingo en la ruta "r".

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

c. Recorridos y distancia por carrera

Para determinar la distancia por carrera para la ruta en análisis, se considerará únicamente el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia se validará con los levantamientos de campo realizados por la ARESEP con instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global), cuyo resultado se considerará oficial, siempre y cuando no se aporte una medición obtenida con un instrumento de mayor precisión y exactitud certificada por un profesional competente en la materia.

La medición de la distancia por carrera deberá realizarse para los dos sentidos de viaje de la ruta, y se registrará el resultado por carrera (suma de la distancia de los dos sentidos de viaje) y por viaje (obtenido como la media aritmética de la medición de las distancias de los dos sentidos de viaje). Para los casos en que el servicio brindado por la ruta corresponda a un anillo o círculo, la distancia por carrera y la distancia por viaje corresponderán al mismo valor.

d. Refrendo del Contrato de Concesión

La concesión para explotar un servicio de transporte público remunerado de personas debe ser formalizada mediante un contrato suscrito entre el concesionario y el CTP-MOPT y refrendada por la ARESEP de acuerdo con el artículo 12 de la Ley N° 3503. En el caso de concesiones todas aquellas modificaciones de flota, horarios, recorridos o cualquier otro cambio a los términos de las mismas deberán estar refrendados según los términos de la RRG 5266-2006 del 2 de enero del 2006, publicada en La Gaceta N° 07 del 10 de enero del 2006 o la normativa legal que la ARESEP defina a futuro. En caso de que un contrato de concesión o modificación del mismo no cuente con el refrendo indicado, no serán consideradas dentro de la fijación tarifaria los términos de la concesión (la cantidad de unidades que componen la flota, la cantidad de carreras comprendidas en los horarios, recorridos autorizados y otros) o las modificaciones a dichos términos.

4.10.2 Validación de variables de inversión

a. Cantidad de unidades autorizadas

Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.

b. Propiedad de las unidades autorizadas

Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP al concesionario o permisionario que sean de su propiedad mediante consulta del Registro Público, o, sobre las que se autorice un contrato de arrendamiento, fideicomiso, leasing, o cualquier otra figura jurídica a la que se amparen los vehículos destinados para brindar el servicio, en virtud del cual pueda utilizar la unidad en el servicio de dicho transporte público.

c. Arriendo de las unidades autorizadas

Se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades que no están a nombre del operador, siempre y cuando el acuerdo de flota vigente presenta la autorización por parte del CTP para su arrendamiento, fideicomiso, leasing, o cualquier otra figura jurídica a la que se amparen los vehículos destinados para brindar el servicio. Para los casos descritos anteriormente, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento o concepto equivalente, asociado con cualquiera de las figuras jurídicas previstas, el importe de la depreciación más la rentabilidad, asignado según los términos establecidos por el modelo, de acuerdo con la edad de dichas unidades, como si fueran propias.

d. Año de fabricación de las unidades autorizadas

Para el cálculo tarifario, se considerará como el año de fabricación de la unidad (también denominado año modelo), el año consignado en el Registro Nacional de la Propiedad para dicha unidad, según consulta realizada al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud.

e. Inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas

Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades con la inspección técnica vehicular (IVE) con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública. No se considerarán en el cálculo tarifario (implicándose una exclusión total del cálculo de depreciación y remuneración del capital invertido de la unidades) aquellas unidades con la inspección técnica vehicular vencida y/o no satisfactoria al día de la audiencia pública y cuyo mes de revisión debió ser el mes anterior al día de la audiencia (de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos). Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular.

f. Antigüedad máxima de las unidades autorizadas

Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT "Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte", publicada en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario (exclusión total del cálculo de depreciación y remuneración del capital invertido de la unidades) aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado.

g. Tipos de unidad

Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente los tipos de unidad que sean homologados de acuerdo con la clasificación de rutas por distancia de viaje, según definición del MOPT.

h. Unidades autorizadas con rampa o elevador

Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuenten con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley N°7600. Las unidades deberán estar autorizadas y acreditadas en el cumplimiento de la ley mencionada, y deberá ser verificable en el acuerdo de flota del CTP vigente en la solicitud tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio. Si el total de las unidades autorizadas en la flota no cuentan con rampa o elevador, el cálculo tarifario deberá considerar la proporción correspondiente de unidades con rampa o elevador o sin ellos.

Fraccionamientos tarifarios

Las tarifas a establecer para una ruta pueden estar diferenciadas, para distintos tramos. A ello se le llama fraccionamiento tarifario. Para determinar los nuevos fraccionamientos tarifarios, se deben considerar los datos de demanda y de horarios que estén vigentes, para que en la determinación de las tarifas se asegure el equilibrio económico del prestador del servicio de transporte. Se considerarán además del artículo 6.4 de la sesión ordinaria 56-2012 del 27 de agosto del 2012 de la Junta Directiva del CTP, los criterios adicionales que al respecto emita mediante acuerdo dicho órgano colegiado. La determinación de la tarifa para cada tramo de una ruta se realizará a partir de un análisis del valor promedio de la tarifa por kilómetro del total de la ruta, y de los fraccionamientos tarifarios existentes. Se mantendrá la misma tendencia mostrada por la curva de tarifas por kilómetro respecto a kilómetros recorridos, que corresponde a los fraccionamientos tarifarios existentes. Para ello, se definirá la curva de mejor ajuste, mediante la técnica de mínimos cuadrados ordinarios.

j. Corredores comunes

El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de este modelo tarifario tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado "corredor común") con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la ARESEP mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión Nº 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

"Cuando dos o más rutas de transporte remunerado de personas en las modalidades autobuses, busetas, y microbuses comparten un recorrido en común, (corredor común), debe establecerse una tarifa superior para la ruta más larga, a un nivel razonable para evitar la competencia desleal, esto para el tramo en común. Además ante una modificación de la tarifa de la ruta corta se deben ajustar las tarifas de las rutas largas correspondientes a los tramos comunes a la ruta corta..."

Dicho acuerdo establece las condiciones para la aplicación del corredor común, a saber:

- i. Que exista una ruta larga y una corta. Esto debe entenderse en función de la distancia de cada ruta.
- ii. Que se comparta un tramo común del recorrido. Esto se ha denominado "corredor común".
- iii. Que exista una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.

En consonancia con lo anterior se precisan las condiciones bajo las cuales se configura el principio de corredor común:

- i. Se debe entender que el término "ruta corta" del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de "ruta urbana", definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.
- ii. Se debe entender que el término "ruta más larga" corresponde al concepto de "ruta interurbana", definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.
- iii. La situación de "corredor común" se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:
 - Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.
 - Que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana.

Si se determina que existe una situación de corredor común de acuerdo con los criterios anteriores, se considerará tarifariamente de la siguiente manera: para contrarrestar la competencia desleal en contra de las rutas urbanas involucradas en una situación de corredor común, a las rutas interurbanas se les fijará una tarifa superior solamente para el fraccionamiento en común, cuya diferencia debe ser del 20% de la tarifa de la ruta urbana.

Tomando en cuenta lo expresado en párrafos anteriores resulta claro que cuando varias rutas de transporte remunerado de personas converjan en un mismo núcleo de población, sea o no destino final, pero tengan recorridos distintos, éstas no deben considerarse rutas vinculadas mediante corredor común, y por tanto no se aplicará el procedimiento de fijación tarifaria por corredor común.

4.11 Criterios y procedimientos de verificación de información

En el ejercicio de sus potestades y de acuerdo al artículo 25 de la Ley N°7593, la ARESEP puede emitir y publicar reglamentos técnicos, que le permitan especificar las condiciones de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de los servicios de transporte de acuerdo a estándares específicos existentes en el país o en el extranjero.

Este modelo se complementará mediante un reglamento conformado por un conjunto de protocolos técnicos de verificación de información y fiscalización de las condiciones operativas de prestación del servicio. Dichos protocolos técnicos permiten determinar y verificar indicadores necesarios en proceso de regulación del servicio, ya sea por auditorías de variables

operativas oferta o demanda. El reglamento será de aplicación obligatoria, según lo indicado en este modelo, una vez entrado en vigencia dicho reglamento.

Los estudios técnicos contenidos en esos protocolos deberán ser realizados por el personal de la ARESEP; no obstante podrán ser realizados por consultores profesionales o empresas debidamente calificados para ello, que serán responsables de los datos, análisis, conclusiones y recomendaciones que contengan los informes técnicos.

4.12 Aplicación del modelo

4.12.1 Aplicación general

a. Vigencia

Una vez aprobado, y publicado el presente modelo en el diario oficial La Gaceta, entrará a regir un día después de su publicación.

b. Tipo de fijación tarifaria

Las fijaciones tarifarias derivadas de la aplicación de este modelo serán de carácter ordinario según lo indicado en el artículo 30 de la Ley N°7593 y sus reformas, y podrán ser a petición de parte o de oficio.

c. Requisitos de admisibilidad

Los requisitos de admisibilidad para solicitudes de fijación tarifaria derivadas de la aplicación de este modelo, serán los que definan la normativa vigente.

d. Equilibrio económico

Las solicitudes de fijación tarifaria podrán ser de oficio o solicitud de parte, en segundo caso, los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte automotor, deberán demostrar que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 31, b).1 de la Ley 3503. El petente deberá demostrar que la estructura de costos de la fijación tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio, lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio.

e. Participación ciudadana

Las solicitudes de fijación tarifaria derivadas de la aplicación de este modelo serán sometidas al proceso de participación ciudadana de audiencia pública, con los plazos y requisitos de este tipo de proceso de acuerdo al artículo 36 y 37 de la Ley N°7593 y sus reformas. De esta manera la audiencia pública se convocará una vez admitida la solicitud tarifaria o la apertura del expediente de la gestión de oficio, y se publique un extracto en el diario oficial La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, con 20 días naturales de anticipación a la celebración de la misma. La ARESEP resolverá en definitiva en un plazo que no podrá exceder de 30 días naturales posteriores a la fecha de la celebración de la audiencia pública.

f. Tarifas finales

Las tarifas finales por pasajero serán redondeadas aplicando el criterio de redondeo a los cinco colones más cercanos.

4.12.2 Aplicación por primera vez

Una vez aprobado, publicado y entrada en vigencia el presente modelo en el diario oficial La Gaceta, se procederá con su aplicación para toda aquella solicitud de fijación tarifaria que ingrese a la ARESEP posterior a la entrada en vigencia de este modelo.

Aquellas solicitudes de fijaciones tarifarias que se encuentren en proceso y no se haya celebrado la audiencia pública, deberán tramitarse con el modelo vigente hasta el día anterior a la entrada en vigencia de este modelo.

A partir de la entrada en vigencia del presente modelo, la IT podrá aplicar el procedimiento descrito en la sección 0, sin necesariamente ajustarse a los meses indicados en el punto 3.1, siempre y cuando i) la resolución que dispone el resultado de la aplicación del procedimiento deberá estar publicada en el diario oficial La Gaceta. El plazo máximo para realizar esta publicación es de tres meses posteriores a la entrada en vigencia del presente modelo y ii) el procedimiento se aplique con el listado con la fecha de corte establecida en el punto 3.3.a.

Toda unidad de transporte cuyo año de fabricación sea mayor al año de corte y haya sido adquirida por el operador en fecha anterior a la entrada en vigencia del presente modelo, se considerará su valor tarifario de acuerdo a las definiciones de la sección 0 punto 2, los factores de depreciación y rentabilidad según las secciones 0 y a, respectivamente (i.e. como unidades de transporte con año de fabricación mayor al 2007 y menor igual al año de corte). Para constatar la fecha de adquisición, el operador deberá aportar al expediente tarifario la prueba correspondiente.

Anexo 1. Siglas y simbología utilizadas en la metodología

Cuadro A.1. Siglas y simbología utilizadas en la metodología		
ARESEP	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos	
BCCR	Banco Central de Costa Rica	
BPDC	Banco Popular y de Desarrollo Comunal	
CCSS	Caja Costarricense de Seguro Social	
CGR	Contraloría General de la República	
CR	Costa Rica	
CTP	Consejo de Transporte Público	
DGT	Dirección General de Tributación	
DGJR	Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria	
DVAT	Dirección de Valoraciones Administrativas y Tributarias	
FCL	Fondo de Capitalización Laboral	
IMAS	Instituto Mixto de Ayuda Social	
INA	Instituto Nacional de Aprendizaje	
INS	Instituto Nacional de Seguros	
IT	Intendencia de Transportes	
km	Kilómetros	
km/h	Kilómetros por hora	
L/km	Litros por kilómetro	
LPT	Ley de Protección al Trabajador	
M	Metro(s)	
MINAET	Ministerio de Ambiente Energía y Telecomunicaciones	
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes	
MH	Ministerio de Hacienda	
MTSS	Ministerio de Trabajo y Seguridad	

Anexo 2. Resumen de fórmulas utilizadas en el modelo

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en el modelo		
Descripción	Ecuación	Notación
Tarifa por pasajero de la ruta "r".	1	$T_r = \frac{CT_r}{P_r}$
Costos totales mensuales de la ruta "r".	2	$CT_r = CF_r + CV_r + RT_r$
Costos fijos mensuales de la ruta "r".	3	$CF_r = CDAF_r + CPOM_r + CPA_r + GA_r + + CRA_r + OG_r$
Costo mensual de depreciación sobre los activos fijos en la ruta "r".	4	$CDAF_r = CDF_r + CDMEI_r + CDECP_r + CDSERT_r$
Costo de depreciación mensual de la flota autorizada en la ruta "r".	5	$CDF_r = \frac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} f df_b * VTAN_{br} * F_{br} \right]$
Costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones en la ruta "r".		$CDMEI_r = cdmei * \sum_{b=0}^{15} VTA_{br} * F_{br}$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en el modelo		
Descripción	Ecuación	Notación
Costo mensual de depreciación del equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r"	7	$CDECP_r = \frac{1}{12} * [fdecp * VNECP * F_r]$
Costo mensual en personal de operación y mantenimiento en la ruta "r".	8	$CPOM_r = CSCH_r + CSD_r + CSMA_r$
Costo mensual por salarios de los choferes en la ruta "r".	9	$CSCH_r = (cch * SCH * F_r) * (1 + csch) * (1 + CS)$
Costo mensual por salarios de los despachadores o chequeadores en la ruta "r".	10	$CSD_r = (cd * SD * F_r) * (1 + csd) * (1 + CS)$
Costo mensual por salarios de los mecánicos en la ruta "r".	11	$CSMA_r = (cm * SM * F_r) * (1 + csm) * (1 + CS)$
Costo mensual del personal administrativo de la ruta "r".	12	$CPA_r = cpa * CPOM_r$
Gastos administrativos mensuales en la ruta "r".	13	$GA_r = GDC_r + GSV_r + GRTV_r + GAR_r + GCTP_r + GP_r$
Gasto mensual de derecho de circulación de la flota autorizada de la ruta "r".	14	$GDC_r = \frac{1}{12} * \left[(VP + VIPV + VL_{7088} + VTFS + VIM) * F_r \right]$
Gasto mensual del seguro voluntario de la flota autorizada en la ruta "r".	15	$GSV_r = \frac{1}{12} * [(VPA + VPC) * F_r * 2]$
Gasto mensual de inspección técnica vehicular de la flota autorizada en la ruta "r".	16	$GRTV_r = \frac{1}{12} * [VRTV * F_r * 2]$
Gasto del canon mensual de ARESEP de la flota autorizada en la ruta "r".	17	$GAR_r = \frac{1}{12} * [VCAR * F_r]$
Gasto del canon mensual del CTP de la flota autorizada en la ruta "r".	18	$GCTP_r = \frac{1}{12} * [VCTP * F_r]$
Gasto mensual de los peajes y/o transbordador en la ruta "r".	19	$GP_r = CM_r * \sum_{p=1}^{P} T_{pr}$
Costo mensual en repuestos y accesorios de la ruta "r".	20	$CRA_r = \frac{1}{12} * \left[ccra * \sum_{b=0}^{15} (VTA_{br} * F_{br}) \right]$
Costo mensual por otros gastos en la ruta "r".	21	$OG_r = \frac{1}{12} * \left[cog * \sum_{b=0}^{15} (VTA_{br} * F_{br}) \right]$
Costos variables mensuales de la ruta "r".	22	$CV_r = (CCC_r + CCLL_r + CCAM_r + CCACC_r + CCAD_r + CCLF_r \\ + CCG_r)$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en el modelo		
Descripción	Ecuación	Notación
Costo mensual en consumo de combustible de la ruta "r".	23	$CCC_r = ccc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PC$
Costo mensual en consumo de llantas de la ruta "r".	24	$\begin{aligned} \textit{CCLL}_r = \textit{ccll} * (1 + \textit{ccsr}) * \textit{D}_r * (1 + \textit{cki}) * \textit{CM}_r \\ * (\textit{QLl} * \textit{PLL} + \textit{QN} * \textit{PN} + \textit{QR} * \textit{PR}) \end{aligned}$
Costo mensual en consumo de aceite de motor de la ruta "r".	25	$CCAM_r = ccam * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAM$
Costo mensual en consumo de aceite de caja de cambios de la ruta "r".	26	$CCACC_r = ccacc*(1 + ccsr)*D_r*(1 + cki)*CM_r*PAC$
Costo mensual de consumo en aceite para diferencial de la ruta "r".	27	$CCAD_r = ccad*(1 + ccsr)*D_r*(1 + cki)*CM_r*PAD$
Costo mensual en consumo de líquido para frenos de la ruta "r".	28	$CCLF_r = cclf * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PLF$
Costo mensual en consumo de grasa de la ruta "r".	29	$CCG_r = ccg * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PG$
Remuneración mensual al capital para la operación de la ruta "r".	30	$RT_r = RAF_r + RCP_r$
Remuneración mensual al capital invertido en activos fijos en la ruta "r".	31	$RAF_r = RF_r + RMEI_r + RECP_r + RSERT_r$
Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r".	32	$frf_b = 1 - fdfa$
Factor de rentabilidad anual al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros	33	frecp = 1 - fdaecp
Factor de depreciación anual acumulada de la inversión en el equipo automatizado de conteo de pasajeros	34	$fdaecp = \frac{VUECP}{2} * fdecp$
Tasa de rentabilidad anual para unidades con año de fabricación mayor al año de corte	35	$tr = \frac{(tia + tip)}{2}$
Remuneración mensual al capital invertido en la flota de la ruta "r".	36	$RF_r = \frac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} fr f_b * VTAN_{br} * F_{br} * tr_b \right]$
Remuneración mensual al capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones en la ruta "r".	37	$RF_r = rac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} fr f_b * VTAN_{br} * F_{br} * tr_b ight]$ $RMEI_r = rac{1}{12} * \left[crmei \sum_{b=0}^{15} VTA_{br} * F_{br} ight] * tr_b$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en el modelo		
Descripción	Ecuación	Notación
Remuneración mensual al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r".	38	$RECP_r = \frac{1}{12} * [frecp * VNECP * F_r] * tr$
Remuneración mensual al capital invertido en proveeduría en la ruta "r".	39	$RCP_r = \frac{1}{12} * \left[crp \sum_{b=0}^{15} VTA_{br} * F_{br} \right] * tr_b$
Tarifa por pasajero de la ruta "r".	40	$T_r = \frac{CTK_r}{IPK_r}$
Costo total por kilómetro total de la ruta "r".	41	$CTK_r = \frac{CT_r}{F_r * RPM_r}$
Índice de pasajeros por kilómetro de la ruta "r".	42	$IPK_r = \frac{PVM_r}{RPM_r}$
Pasajeros promedio mensual por vehículo de la ruta "r".	43	$PVM_r = \frac{P_r}{F_r}$
Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta "r".	44	$RPM_r = \frac{D_r * (1 + cki) * CM_r}{F_r}$
Tarifa por pasajero de la ruta "r".		$T_r = \frac{\frac{CT_r}{F_r * RPM_r}}{\frac{P_r}{F_r}}$
Tarifa por pasajero de la ruta "r".	46	$T_r = \frac{\frac{CT_r}{F_r * RPM_r}}{\frac{P_r}{F_r * RPM_r}} = \frac{CT_r}{P_r}$
Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos, para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r".	47	$VTAN_{br} = VTA_{br} - (QLl_{VTAN} * PLL + QN_{VTAN} * PN)$
Cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP en la ruta "r".	48	$CMA_r = \frac{1}{12} * \left(\frac{365, 24219879}{7}\right) * [CALV_r * 5 + CAS_r + CAD_r]$

Anexo 3. Variables de la metodología

	Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones
Variable	Definición
b	Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación de la unidad
CAD_r	Cantidad de carreras autorizada por el CTP para el día Domingo en la ruta "r".
$CALV_r$	Cantidad de carreras autorizada por el CTP para los días Lunes a Viernes en la ruta "r".
CAS _r	Cantidad de carreras autorizada por el CTP para el día Sábado en la ruta "r".
ccacc	Coeficiente de consumo de aceite de caja de cambios para cualquier tipo de vehículo.
$CCACC_r$	Costo mensual en consumo de aceite de caja de cambios de la ruta "r".
ccad	Coeficiente de consumo en aceite diferencial cualquier tipo de vehículo
$CCAD_r$	Costo mensual de consumo en aceite para diferencial de la ruta "r".
ccam	Coeficiente de consumo de aceite de motor para cualquier tipo de vehículo.
$CCAM_r$	Costo mensual en consumo de aceite de motor de la ruta "r".
ccc	Coeficiente de consumo de combustible diésel para cualquier tipo de vehículo.
CCC_r	Costo mensual en consumo de combustible de la ruta "r.
ccg	Coeficiente mensual por consumo de grasa para cualquier tipo de vehículo.
CCG_r	Costo mensual en consumo de grasa de la ruta "r".
cch	Coeficiente de necesidades de choferes por vehículo de la ruta "r".
cclf	Coeficiente mensual en consumo de líquido para frenos para cualquier tipo de vehículo.
$CCLF_r$	Costo mensual en consumo de líquido para frenos de la ruta "r".
ccll	Coeficiente de consumo de llantas para cualquier tipo de vehículo.
$CCLL_r$	Costo mensual en consumo de llantas de la ruta "r".
ccra	Coeficiente de gastos anual en repuestos y accesorios.
Ccsr	Coeficiente de ajuste de acuerdo a las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta.
cd	Coeficiente de necesidades de despachadores o chequeadores en la ruta "r".
$CDAF_r$	Costo mensual de depreciación de los activos fijos de la ruta "r".
$CDECP_r$	Costo mensual de depreciación del equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r".
CDF_r	Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta "r".
cdmei	Coeficiente de depreciación mensual de maquinaria, equipo e instalaciones.
$CDMEI_r$	Costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones en la ruta "r".
$CDSERT_r$	Costo de depreciación mensual del sistema electrónico de recaudación tarifaria en la ruta "r"
CF_r	Costos fijos mensuales de la ruta "r".
cki	Coeficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo.
cm	Coeficiente de necesidades de mecánicos en la ruta "r.
CMA_r	Cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP en la ruta "r".
CM_r	Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r".
cog	Coeficiente de otros gastos administrativos.
сра	Coeficiente de personal administrativo.
CPA_r	Costo mensual de personal administrativo de la ruta "r".
$CPOM_r$	Costo mensual de personal de operación y mantenimiento de la ruta "r".
CRA_r	Costo mensual en repuestos y accesorios de la ruta "r".
crmei	Coeficiente de rentabilidad anual en la maquinaria, equipo e instalaciones para cualquier tipo de ruta.
crp	Coeficiente de rentabilidad anual al capital de proveeduría para cualquier tipo de ruta.
CS	Factor de cargas sociales según la legislación vigente.
csch	Coeficiente por sobresueldo a los choferes en la ruta "r.

	Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones
Variable	Definición
CSCH _r	Costo mensual por salarios de los choferes en la ruta "r".
csd	Coeficiente por sobresueldo a los despachadores o chequeadores en la ruta "r".
CSD_r	Costo mensual por salarios de los despachadores o chequeadores en la ruta "r".
csm	Coeficiente por sobresueldo a los mecánicos en la ruta "r.
CSMA _r	Costo mensual por salarios de los mecánicos en la ruta "r".
CTK_r	Costo total por kilómetro de la ruta "r".
CT_r	Costos totales mensuales de la ruta "r".
CV_r	Costos variables mensuales de la ruta "r".
D_r	Distancia de la carrera de la ruta "r".
	Factor de depreciación anual acumulada de la inversión en el equipo automatizado de conteo de
fdaecp	pasajeros.
fdecp	Factor de depreciación anual de la inversión en el equipo automatizado de conteo de pasajeros.
fdfa	Factor de depreciación anual acumulada equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b" obtenida del año de fabricación.
fdf_b	Factor de depreciación anual equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b".
F_{br}	Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r", para la edad "b".
F_r	Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".
frecp	Factor de rentabilidad anual al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros.
frf_b	Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r".
GA_r	Gastos administrativos mensuales de la ruta "r".
GAR_r	Gasto del canon mensual de ARESEP de la flota autorizada en la ruta "r".
$GCTP_r$	Gasto del canon mensual del CTP de la flota autorizada en la ruta "r".
GDC_r	Gasto mensual de derecho de circulación de la flota autorizada en la ruta "r".
GP_r	Gasto mensual de los peajes y/o transbordador en la ruta "r".
$\overline{GRTV_r}$	Gasto mensual de inspección técnica vehicular de la flota autorizada en la ruta "r".
GSV _r	Gasto mensual del seguro voluntario de la flota autorizada en la ruta "r".
IPK _r	Índice de pasajeros por kilómetro de la ruta "r".
OG_r	Costo mensual por otros gastos en la ruta "r".
p	Cantidad de peajes y/o transbordadores en la ruta.
P	Cantidad total de peajes y/o transbordadores.
PAC	Precio del aceite de caja de cambios en colones por litro.
PAD	Precio del aceite diferencial en colones por litro.
PAM	Precio del aceite de motor en colones por litro.
PC	Precio promedio del combustible en colones por litro.
PG	Precio de la grasa en colones por kilogramo.
PLF	Precio del líquido de frenos en colones por litro.
PLL	Precio de una llanta nueva.
PN	Precio de un neumático nuevo de llanta.
PR	Precio de un reencauche de llanta.
P_r	Volumen mensual de pasajeros de la ruta "r".
PVM_r	Pasajeros promedio mensual por vehículo de la ruta "r".
·	Cantidad de llantas por vehículo automotor.
QLL	Cantidad de llantas por venículo automotor. Cantidad de llantas por venículo automotor para el valor tarifario de la unidad de transporte sin llantas
QLL_{VTAN}	ni neumáticos
QN	Cantidad de neumáticos de llanta.
QN_{VTAN}	Cantidad de neumáticos de llanta por vehículo automotor para el valor tarifario de la unidad de transporte sin llantas ni neumáticos

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones		
Variable	Definición	
QR	Cantidad de rencauches por llanta.	
r	Ruta de transporte remunerado de personas.	
RAF_r	Remuneración mensual al capital invertido en activos fijos en la ruta "r".	
RCP_r	Remuneración mensual al capital invertido en proveeduría en la ruta "r".	
RECP _r	Remuneración mensual al capital invertido en el equipo automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r".	
RF_r	Remuneración mensual al capital invertido en la flota de la ruta "r".	
$RMEI_r$	Remuneración mensual al capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones en la ruta "r".	
RPM_r	Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta "r".	
RSERT _r	Remuneración mensual al capital invertido en el sistema electrónico de recaudación tarifaria de la ruta "r".	
RT_r	Remuneración mensual al capital para la operación de la ruta "r".	
SCH	Salario mensual de los choferes.	
SD	Salario mensual de los despachadores o chequeadores.	
SM	Salario mensual de los mecánicos.	
tia	Tasa de interés activa nominal	
tip	Tasa de interés pasiva nominal	
T_{pr}	Tarifa (s) de peaje(s) y/o transbordadores para vehículo tipo autobús en el peaje "p" que efectivamente se pagan en cada carrera de la ruta "r".	
T_r	Tarifa por pasajero de la ruta "r".	
tr_b	Tasa de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota de la ruta "r".	
VCAR	Valor anual del canon de regulación de la ARESEP.	
VCTP	Valor anual del canon del CTP por vehículo de transporte público de personas, modalidad autobús.	
VIM	Valor anual del impuesto a favor de las municipalidades.	
VIPV	Valor anual de impuesto a la propiedad de vehículo de transporte público según el numeral 2, inciso f, artículo 9 de la Ley N°7088.	
VL_{7088}	Valor anual de las tasas de la Ley 7088 y sus reformas según el inciso n) artículo 9 Ley N°7088.	
VNECP	Valor representativo del equipo automatizado de conteo de pasajeros.	
VP	Valor anual de la prima del seguro obligatorio automotor (SOA) por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).	
VPA	Valor de la prima A del seguro semestral por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).	
VPC	Valor de la prima C del seguro semestral por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).	
VRTV	Valor semestral de la inspección técnica vehicular por vehículo de transporte público de personas.	
VTA _{br}	Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús, para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r".	
VTAN _{br}	Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos, para la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r.	
VTFS	Valor anual del timbre por Fauna Silvestre por vehículo.	
VUECP	Vida útil del equipo automatizado de conteo de pasajeros.	

- 2. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
- 3. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
- 4. Instruir a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación para que una vez realizado el proceso de audiencia pública, proceda al trámite del respectivo expediente,

incluyendo el análisis de oposiciones y la elaboración de la propuesta final del modelo los cuales deberán ser remitidos a esa Junta Directiva oportunamente.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO 6. Solicitud de prórroga a la Contraloría General de la República para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe DFOE-EC-IF-13-2012.

La Junta Directiva conoce el oficio 103-CDR-2014 del 7 de agosto de 2014, mediante el cual el Centro de Desarrollo de la Regulación se refiere a la solicitud de prórroga ante la Contraloría General de la República, en torno al modelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte público, modalidad autobús, para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe DFOE-EC-IF-13-2012.

Los señores *Juan Carlos Pereira Rivera* y *Guillermo Monge Guevara*, se refieren a los principales extremos del oficio 103-CDR-2014, dentro de los cuales destacan aspectos relacionados con el cronograma propuesta para el cumplimiento de la disposición 4.7 de la Contraloría General de la República.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por el Centro de Desarrollo de la Regulación, según oficio 103-CDR-2014; el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

CONSIDERANDO:

- I. Que el 23 de octubre del 2012, se recibió en la Autoridad Reguladora el oficio 11126 (DFOE-EC- 0637) del 19 de octubre de 2012, mediante el cual la Contraloría General de la República remitió el informe DFOE-EC-IF-13-2012, titulado: "Informe de auditoría sobre el proceso de fijación de cánones y la definición de metodologías tarifarias en la actividad de transporte (modalidad autobús) en la Autoridad Reguladora de Servicios públicos (ARESEP)", en el cual se dispuso a este órgano colegiado, lo siguiente:
 - "(...) 4.7 Ordenar a las instancias competentes de la ARESEP, la formulación de una metodología tarifaria para el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual considere los mecanismos y los procedimientos para la actualización, con la periodicidad requerida, de las diferentes variables y parámetros que se utilicen, incluyendo los datos de la demanda de las rutas en las que se presta el servicio de transporte remunerado de personas bajo esa modalidad, todo lo (Ulterior de acuerdo con el criterio de ese organismo regulador. Ese órgano colegiado deberá informar en un plazo de 10 días hábiles las instrucciones giradas y en el término de 180 días hábiles, remitir la metodología establecida y aprobada por ese órgano, atendiendo los requerimientos establecidos en el artículo 36 inciso d) de la Ley No. 7593. El plazo correrá a partir del día hábil siguiente a la fecha de la sesión inmediata posterior en que se conozco este informe. Ver del párrafo 2.43 al 2.55 y del 2.61 al 2.67 de este informe. (...)"
- II. Que el 12 de julio de 2013 el Centro de Desarrollo de la Regulación remitió al Regulador General el oficio 119-CDR-2013 en el cual se informa sobre el estado del cumplimiento de

la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012, se precisan las tareas pendientes para el cumplimiento pleno de la disposición y se presenta un cronograma con la programación de las actividades requeridas para culminar el cumplimiento de la citada disposición.

- **III.** Que en la sesión extraordinaria 54-2013, celebrada el 15 de julio de 2013, la Junta Directiva resolvió por unanimidad y con carácter de firme el acuerdo 01-54-2013, cuyo "Por tanto" se transcribe a continuación:
 - I. Informar a la Contraloría General de la República, sobre el estado de cumplimiento de la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012 del 19 de octubre de 2012 y precisar las tareas pendientes para el cumplimiento en pleno de la disposición, para lo cual se remite copia de los oficios 504-RG-2013 del 5 de julio del 2013, 119-CDR-2013 del 12 de julio del 2013 y 747-IT-2013 del 15 de julio de 2013.
 - II. Con base en lo indicado en el oficio 119-CDR-2013, solicitar a la Contraloría General de la República una prórroga para el cumplimiento de la citada disposición, hasta el 12 de febrero de 2014 para la remisión a audiencia pública de las propuestas de metodologías requeridas para el cumplimiento de la disposición 4.7 del Informe No. DFOE-EC-IF-13-2012. Cabe destacar que el tiempo mínimo requerido para la aprobación y publicación en La Gaceta de las metodologías tarifarias de la ARESEP es de 68 días adicionales, a partir del momento en que las respectivas propuestas son remitidas a audiencia pública.
 - III. Reiterar a la Secretaría de Junta Directiva lo dispuesto en el acuerdo 02-88-2012 en cuanto al estricto seguimiento bimestral del grado de avance del cumplimiento de la ejecución de las actividades orientadas a cumplir con la citada disposición.
 - IV. Comuníquese a la Contraloría General de la República.
- IV. Que el 10 de febrero de 2014 la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación remitió al Regulador General el oficio 13-CDR-2014, en el cual se informa sobre el estado de avance del trámite de aprobación del nuevo modelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte público por autobús y se recomienda la solicitud de una prórroga para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012 del 19 de octubre de 2012.
- **V.** Que en la sesión extraordinaria 09-2014, celebrada el 10 de febrero de 2014, la Junta Directiva resolvió por unanimidad y con carácter de firme el acuerdo 02-09-2014, cuyo "Por tanto" se transcribe a continuación:
 - I. Informar a la Contraloría General de la República, sobre el estado de cumplimiento de la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012 del 19 de octubre de 2012, para lo cual se remite copia del oficio 13-CDR-2014 del 10 de febrero de 2014.
 - II. Con base en lo indicado en el oficio 13-CDR-2014, cuya copia se adjunta, solicitar a la Contraloría General de la República una prórroga para el cumplimiento de la citada disposición, hasta el 7 de agosto de 2014. Esto, sin perjuicio de que pudiese requerirse una segunda audiencia, en cuyo caso se informará oportunamente a la Contraloría General de la República.

- III. Reiterar a la Secretaría de Junta Directiva lo dispuesto en el acuerdo 02-88-2012 en cuanto al estricto seguimiento bimestral del grado de avance del cumplimiento de la ejecución de las actividades orientadas a cumplir con la citada disposición.

 IV. Comuníquese a la Contraloría General de la República.
- VI. Que en la sesión ordinaria 36-2014, celebrada el 26 de junio de 2014, la Junta Directiva en el acuerdo 05-36-2014, decidió continuar en una próxima sesión el análisis de la propuesta del "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús", ello con el propósito de que la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación incorporará algunas observaciones y comentarios formulados en esa oportunidad, así como valorar sugerencias de miembros de esa Junta Directiva.
- VII. Que en la sesión extraordinaria 39-2014, celebrada el 7 de julio de 2014, la Junta Directiva en el acuerdo 02-39-2014, decidió continuar en una próxima sesión el análisis de la propuesta del "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús", ello con el propósito de que la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación valore sugerencias de miembros de esa Junta Directiva.
- **VIII.** Que mediante el Acuerdo 05-47-2014, del acta de la sesión ordinaria 47-2014, celebrada el 7 de agosto de 2014, la Junta Directiva resolvió aprobar, con carácter de firme:
 - I. Someter al trámite de audiencia pública la siguiente propuesta "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", con fundamento en lo señalado en la propuesta remitida por la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación mediante el oficio 101-CDR-2014 del 6 de agosto de 2014, cuya propuesta se copia a continuación: (...).
 - II. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
 - III. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
 - IV. Instruir a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación para que una vez realizado el proceso de audiencia pública, proceda al trámite del respectivo expediente, incluyendo el análisis de oposiciones y la elaboración de la propuesta final del modelo los cuales deberán ser remitidos a esa Junta Directiva oportunamente.
- IX. Que el 7 de agosto de 2014 el Centro de Desarrollo de la Regulación remitió al Regulador General el oficio 103-CDR-2014, en el cual se informa sobre el estado de avance del trámite de aprobación del nuevo modelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte público por autobús, y se recomienda la solicitud de una prórroga para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012 del 19 de octubre de 2012.

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

ACUERDO 06-47-2014

- 1. Informar a la Contraloría General de la República que mediante acuerdo 05-47-2014, del acta de la sesión 47-2014, celebrada el 7 de agosto de 2014, la Junta Directiva resolvió aprobar con carácter de firme, someter al trámite de audiencia pública la propuesta de "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", con fundamento en lo señalado en la propuesta remitida por la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación mediante el oficio 101-CDR-2014 del 6 de agosto de 2014.
- 2. Con base en lo indicado en el oficio 103-CDR-2014, cuya copia se adjunta, solicitar a la Contraloría General de la República una prórroga para el cumplimiento de la citada disposición, hasta el 1° de diciembre de 2014, con el fin de cumplir con los trámites normales que el procedimiento requiere.
- **3.** Reiterar a la Secretaría de Junta Directiva, lo dispuesto en el acuerdo 02-88-2012 en cuanto al estricto seguimiento bimestral del grado de avance del cumplimiento de la ejecución de las actividades orientadas a cumplir con de la disposición 4.7, del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012 del 19 de octubre de 2012.
- **4.** Comuníquese a la Contraloría General de la República.

ACUERDO FIRME.

Se retiran los señores Guillermo Monge Guevara y Juan Carlos Pereira Rivera.

ARTÍCULO 7. Análisis de la propuesta de Reglamento de rendición de garantía de fidelidad a favor de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

A las quince horas y cuarenta minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as) Eric Chaves Gómez, Aracelly Marín González, funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, y Paola Ayala Gamboa y Gustavo Alvarado de la Dirección General de Operaciones, a exponer el tema objeto de este artículo.

La Junta Directiva conoce los oficios 573-DGAJR-2014 del 4 agosto de 2014 y 438-DGO-2014 del 4 de julio de 2014, mediante los cuales la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria y la Gerencia General rinden criterio sobre el análisis de la propuesta de "Reglamento de rendición de garantía de fidelidad a favor de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos".

Las señora *Aracelly Marín González* explica lo concerniente a los siguientes aspectos: i) Competencia de la Junta Directiva; ii) Procedimiento para la aprobación del Reglamento y iii) Normativa a la cual debe sujetarse la propuesta.

La señora *Paola Ayala Gamboa* y *Gustavo Alvarado Zúñiga* comentan aspectos relacionados con el contenido del citado reglamento, al tiempo que responden distintas consultas formuladas por los señores miembros de la Junta Directiva.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, y la Gerencia General, conforme a sus oficios 573-DGAJR-2014 y 438-DGO-2014, respectivamente, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación.

La Junta Directiva, con fundamento en las facultades conferidas en los artículos 1, 7, 45 y 53 incisos e) y ñ) de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus reformas, Ley Nº 7593, y en razón de lo dispuesto en el artículo 6 incisos 5), 15) y 28) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), resuelve por unanimidad:

CONSIDERANDO

- I. Que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), es una institución autónoma con personalidad jurídica, patrimonio propio y presupuesto independiente, que goza de autonomía técnica y administrativa y se rige por la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley Nº 7593, sus reglamentos, así como por las demás normas jurídicas complementarias.
- II. Que de conformidad con lo establecido en los artículos 1, 7, 45 y 53 incisos e) y ñ) de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus reformas, Ley Nº 7593, y en razón de lo dispuesto en el artículo 6 incisos 5), 15) y 28) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), le corresponde a éste órgano colegiado establecer su organización interna, dictar las normas y políticas que regulan las condiciones laborales, las obligaciones y los derechos de los funcionarios y trabajadores de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y de la Sutel.
- III. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la Ley de la Administración Financiera, Ley N° 8131, la Ley de Control Interno, Ley N° 8292, el Manual de Normas de Control Interno y la Resolución de la Contraloría General de la República N° R-CO-10-2007, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 64 del 30 de marzo de 2007, todo encargado de recaudar, custodiar o administrar fondos y valores públicos deberá rendir garantía con cargo a su propio peculio, en favor de la Hacienda Pública o la entidad respectiva, para asegurar el correcto cumplimiento de los deberes y las obligaciones de los funcionarios.
- IV. Que por lo anterior, resulta necesario someter a consulta de los funcionarios de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y de la Superintendencia de Telecomunicaciones, una propuesta de reglamento que regule lo atinente a las garantías que deben rendir dichos funcionarios, tal y como se dispone.

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

ACUERDO 07-47-2014

- 1. Solicitar a la Dirección de Finanzas que tramite la apertura de un expediente administrativo de los denominados "otros trámites" (OT) que contenga los documentos de la propuesta de "Reglamento de rendición de garantías de fidelidad a favor de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos", a efectos de que esté disponible para los interesados.
- 2. Instruir al Secretario de Junta Directiva para que una vez que esté conformado el expediente, se comunique a todo el personal el presente acuerdo, tanto de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos como de la Superintendencia de Telecomunicaciones, mediante correo electrónico. También deberá comunicarse a todas las dependencias de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y al Consejo de la Sutel.
- **3.** Someter a consulta de los funcionarios de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y de la Superintendencia de Telecomunicaciones, por el plazo de 10 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la comunicación de este acuerdo, la presente propuesta de *"Reglamento de rendición de garantías de fidelidad a favor de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos"*.
- **4.** Informar que las observaciones que deseen formularse sobre dicha propuesta deben remitirse a la Dirección de Finanzas al correo electrónico: DF@aresep.go.cr quien las incorporará al expediente y analizará las mismas, dejando constancia de todo ello en el expediente.
- 5. Instruir a la Dirección de Finanzas para que, una vez vencido el plazo para las observaciones, las incorpore al expediente, analice las mismas y emita una propuesta final a la Junta Directiva.
- **6.** Solicitar al Secretario de Junta Directiva que, una vez que se cuente con la propuesta final suministrada por la Dirección de Finanzas, sea remitida a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria para su análisis.
- 7. Informar que la propuesta que se somete a consulta, es la que se transcribe a continuación:

REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE GARANTÍAS DE FIDELIDAD A FAVOR DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y SU ÓRGANO DESCONCENTRADO

Capítulo I Disposiciones Generales

Artículo 1.- Objeto. El presente reglamento tiene como objeto regular lo atinente a las garantías que deben rendir los funcionarios de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, encargados de la administración, recaudación o custodia de fondos o valores públicos, para asegurar el correcto cumplimiento de sus deberes y obligaciones.

Artículo 2.- Definiciones. Para los efectos del presente reglamento, los términos que a continuación se consignan, tienen el siguiente significado:

- a) Administración de fondos y valores públicos: Es un conjunto de reglas para gestionar bien los negocios, en un sentido amplio se conceptúa como aplicación de medios afines; comprende la realización oportuna, eficaz y efectiva de las funciones administrativas, entendiéndose éstas como planear, organizar, dirigir, coordinar y controlar las actividades que orientarán la organización hacia el logro de los fines establecidos.
- b) Autoridad Reguladora: Se refiere a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos incluida la Superintendencia de Telecomunicaciones (Sutel).
- c) Caución: Es la garantía que presta un funcionario para asegurar el cumplimiento de los deberes y obligaciones acorde con su puesto.
- d) Caucionante o garante: Es el funcionario de la Autoridad Reguladora que administra, recauda o custodia fondos o valores públicos.
- e) Custodia de fondos y valores públicos: Guarda o tenencia de fondos públicos que se administran o recauden con cuidado y vigilancia. Ello implica preservar lo custodiado y responder por ello.
- f) Estrategia y Evaluación: Comprende a la Dirección de Estrategia y Evaluación en el caso de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y la unidad administrativa de Planificación, Presupuesto y Control Interno en el caso de la Superintendencia de Telecomunicaciones.
- g) Finanzas: Comprende la Dirección de Finanzas en el caso de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y la unidad administrativa de Finanzas en el caso de la Superintendencia de Telecomunicaciones.
- h) Fondos o valores públicos: Son los recursos, valores, bienes y derechos, propiedad del Estado, de órganos, de empresas o de entes públicos.
- i) Garantía: Fianza, prenda o documento que garantiza un compromiso.
- j) Jerarca Superior Administrativo: El Regulador General para todos los funcionarios de la Autoridad Reguladora, con las siguientes excepciones: a) En el caso del Auditor Interno, del Subauditor Interno y de los miembros del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, el Jerarca Superior Administrativo es la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y; b) En el caso de los funcionarios de la Superintendencia de Telecomunicaciones, el Jerarca Superior Administrativo es el Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones.
- k) Póliza o seguro de fidelidad: Documento emitido por una aseguradora debidamente legitimada, para brindar garantía a efecto de afianzar a la Autoridad Reguladora por actos dolosos o culposos del funcionario en el desempeño de su labor.
- Propio peculio: La garantía por parte del caucionante o garante, haciendo uso de sus propios recursos.
- m) Recaudación de fondos y valores públicos: Es la cobranza de rentas públicas. Percepción de fondos públicos.

Para efectos de este reglamento cuando se refiere al cargo, puesto o condición de una persona, se entenderá sin distinción o discriminación de género.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente reglamento son aplicables a todos aquellos funcionarios de la Autoridad Reguladora independientemente del número de puesto o nomenclatura de la plaza, ya sea que ostenten un nombramiento interino, en propiedad o por servicios especiales y que administren, recauden o custodien fondos o valores públicos o que por la naturaleza de sus funciones y responsabilidades deban rendir garantía.

Capítulo II De la caución en general

Artículo 4.- Finalidad de la caución. La caución tiene por finalidad garantizar el resarcimiento de eventuales daños y perjuicios que el responsable pueda producir al patrimonio de la Autoridad Reguladora, sin que ello limite la eventual responsabilidad civil que previamente y tras haber realizado el debido proceso, pueda determinarse.

Artículo 5.- Forma de rendir la caución. La caución en favor de la Autoridad Reguladora solo podrá ser admitida mediante la constitución de un seguro o póliza de fidelidad suscrita con una entidad aseguradora o bancaria de la elección del caucionante.

Artículo 6.- Deber de solventar la caución. Es deber del funcionario que está obligado a rendir caución de acuerdo con la naturaleza del puesto, gestionar y sufragar de su propio peculio el costo de la garantía a favor de la Autoridad Reguladora. La garantía deberá estar vigente por todo el plazo que dure su nombramiento.

Artículo 7.- Momento para rendir la caución. El caucionante deberá presentar el documento original por medio del cual rinde garantía a favor de la Autoridad Reguladora ante Finanzas para su custodia, en forma previa al ejercicio de las funciones de recaudación, custodia o administración de fondos públicos. Para ello, contará con treinta días hábiles a partir de la notificación de su nombramiento en el puesto, en el caso de los garantes de nivel A y B, según lo estipula el artículo 9 y 10 de este reglamento. El plazo para los garantes del nivel C que contempla el artículo 11 de este reglamento, rige a partir de la notificación de la resolución que así se lo ordena. La Dirección de Recursos Humanos, deberá informar a los funcionarios que deben presentar el documento de forma previa al inicio de sus labores y verificará el cumplimiento de dicho requisito.

Capítulo III De los caucionantes o garantes

Artículo 8.- Clasificación por nivel de responsabilidad. Deberán rendir caución todos aquellos funcionarios que recauden, custodien, autoricen o administren fondos o valores públicos, según los siguientes niveles:

- a) Nivel A (nivel directivo y gerencial)
- b) Nivel B (nivel de jefaturas)
- c) Nivel C (nivel operativo)

Artículo 9.- Garantes del nivel A. En este nivel están obligados a rendir caución para el ejercicio de sus cargos los miembros de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, los miembros propietarios y suplentes del Consejo de la Sutel, el Regulador General, el Regulador General Adjunto, los intendentes, los directores generales y los directores u otro equivalente.

Artículo 10.- Garantes del nivel B. En este nivel están obligados a rendir caución para el ejercicio de sus cargos, quienes ocupen los puestos de jefes de Departamento, oficina o equivalente.

Artículo 11.- Garantes del nivel C. En este nivel deben rendir caución quienes desempeñen alguna de las funciones que se citan a continuación:

- a) Labores de tesorería y proveeduría
- b) Custodia de caja chica y fondos fijos
- c) Trámite ante entidades financieras u otras que implique manejo ordinario de valores.
- d) Compras en efectivo o por otros medios de pago, salvo las realizadas por medio de caja chica.

La determinación de los puestos del nivel C que deben rendir caución, deberá basarse en un estudio previo elaborado por Estrategia y Evaluación, que contemple las disposiciones vigentes en materia de control interno y valoración de riesgos, según las funciones que realiza.

La anterior obligación se mantiene aun cuando la nomenclatura del puesto varíe, siempre que las funciones sean análogas.

Artículo 12.- Resolución razonada y motivada. De acuerdo con el estudio indicado en el artículo anterior, la Dirección General de Estrategia y Evaluación presentará una propuesta de resolución dirigida al Regulador General o a los miembros del Consejo de la Sutel según corresponda. La resolución deberá ser notificada al funcionario designado como responsable de rendir caución. Una vez notificado, el funcionario contará con treinta días hábiles para cumplir con la respectiva obligación.

Artículo 13.- Sustitución del titular del puesto afecto a rendir caución. Cuando el plazo de ausencia del titular del puesto supere el mes calendario, Dirección de Recursos Humanos deberá notificar a los funcionarios que sustituyan temporalmente al titular del puesto sujeto a rendir caución, para que procedan a rendirla, antes de asumir la sustitución del titular.

Artículo 14.- Actualización del listado de puestos obligados a caucionar. Dirección General de Estrategia y Evaluación mantendrá un listado actualizado de los puestos obligados a rendir caución, de conformidad con el artículo 11 anterior.

Artículo 15.- Simultaneidad de funciones sujetas a caución. El funcionario que esté obligado a presentar caución, y que se le asigne una nueva función que genere ese mismo deber, deberá rendirla por el monto de mayor valor, de conformidad con lo que establece el Capítulo III del presente Reglamento.

Artículo 16.- Ajuste de la caución. El funcionario que por algún motivo sea trasladado de un puesto a otro, que implique un nuevo nivel superior de responsabilidad, deberá ajustar la caución conforme a la nueva situación, para lo cual contará con un plazo de treinta días hábiles.

Capítulo IV Del monto a garantizar

Artículo 17.- Forma de cálculo. En enero de cada año, la Dirección de Finanzas, actualizará para cada nivel, el monto por caucionar, para lo cual tomará como parámetro el salario base publicado por la Corte Suprema de Justicia en el Boletín Judicial a cada inicio de año, de acuerdo con el artículo 2 de la Ley Nº 7337. Dicha actualización será comunicada por documento escrito o por

medio electrónico, a los funcionarios caucionantes, para que cuando proceda ajusten el nuevo monto de la cobertura de la garantía, en un plazo máximo de treinta días hábiles contados a partir de dicha comunicación.

Artículo 18.- Cálculo de la garantía en el nivel A. Quienes desempeñen puestos clasificados dentro del nivel A, deberán rendir una caución equivalente a cinco salarios base.

Artículo 19.- Cálculo de la garantía en el nivel B. Quienes desempeñen puesto clasificados dentro del nivel B, deberán rendir una caución equivalente a tres y medio salarios base.

Artículo 20.- Cálculo de la garantía en el nivel C. Quienes desempeñen puestos clasificados dentro del nivel C, deberán de rendir una caución equivalente a dos y medio salarios base.

Capítulo V De la administración, custodia y ejecución de las cauciones

Artículo 21.- Competencias de la Dirección de Finanzas. Competerá a la Dirección de Finanzas, la administración general de las garantías que se rindan a favor de la Autoridad Reguladora. Para ello deberá:

- a) Recibir, custodiar y verificar la efectividad de los documentos que comprueban la presentación de garantías por parte de los funcionarios garantes, para lo cual deberá establecer controles y medidas de seguridad.
- b) Comunicar por escrito al caucionante, con un mínimo de treinta días hábiles de anticipación, cuando deba renovar o actualizar la caución. La ausencia de recordatorio no exime al caucionante de su deber de renovación de la caución.
- c) Calcular y mantener actualizados los montos, que por concepto de las garantías, deben rendir los caucionantes.
- d) Informar al Jerarca Superior Administrativo cualquier incumplimiento observado en el proceso de caución, con el fin de que se realice el debido proceso, de conformidad con la normativa vigente.
- e) Mantener un registro actualizado de los funcionaros garantes que contenga al menos los siguientes datos: nombre, puesto, tipo de garantía, número de póliza, nivel al que pertenece, monto asegurado, fecha de emisión, periodo de gracia, vencimiento de la garantía y fecha límite de renovación.
- f) Ejecutar las garantías cuando se disponga así mediante procedimiento administrativo.

Artículo 22.- Ejecución de la garantía. La ejecución de la garantía debe de ir precedida de un procedimiento administrativo tramitado conforme a la normativa vigente, en donde se demuestre la falta del servidor garante y se ordene el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados a los fondos o valores públicos, lo anterior sin perjuicio de otras responsabilidades administrativas, civiles y penales que correspondan.

Artículo 23.- Responsabilidad por la no presentación o renovación de la caución. El no rendir la caución dentro del plazo de treinta días hábiles en que se adquiere la obligación de hacerlo o se le comunica, así como el no renovarla oportunamente, se considerará falta de diligencia y originará al funcionario la responsabilidad administrativa que corresponda, una vez realizado el debido proceso, de conformidad con la normativa vigente.

Capítulo VI Disposiciones finales

Artículo 24.- Deróguese: se deroga el artículo 30 del Reglamento de Caja Chica, y del artículo 4 del Reglamento de Tesorería se deroga lo siguiente: "Póliza de fidelidad: El tesorero y personal de la tesorería, que se ajuste a lo que establece el artículo 9° de la Ley de Administración Financiera de la República, deberán estar cubiertos por una póliza de fidelidad", para que en adelante diga:

"Artículo 4.- Póliza contra robo de dinero en tránsito: el funcionario encargado de transportar el dinero y otros valores, deberá estar cubierto con una póliza contra robo de dinero en tránsito. El mensajero o quien lo sustituya, será la persona encargada para el traslado de dinero y valores de la Institución. Tendrá la facilidad de transporte necesario y lo deberá hacer todos los días hábiles por la mañana."

Asimismo, se deroga cualquier otra disposición relacionada expresamente con la rendición de cauciones o garantías por parte de los funcionarios de la Autoridad Reguladora.

Artículo 25.- Vigencia. Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Transitorio Único. Los funcionarios que al momento de entrada en vigencia de este Reglamento estén obligados a rendir caución y no lo hayan rendido, contarán con un plazo de treinta días hábiles para gestionarla y presentarla a la Dirección de Finanzas.

A las dieciséis horas y quince minutos se retiran los señores (as) Gustavo Alvarado Zúñiga, Paola Ayala Gamboa, Aracelly Marín González y Eric Chaves Gómez.

ARTÍCULO 8. Recursos de apelación interpuestos por Telefónica de Costa Rica TC S.A., Instituto Costarricense de Electricidad y Claro CR Telecomunicaciones TC, contra el acuerdo 006-018-2014, emitido por el Consejo de la SUTEL. Expediente SUTEL GCO-NRE-RCS-01590-2014.

A las dieciséis horas y veinte minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as) Daniel Fernández Sánchez, Henry Payne Castro, José Carlos Rojas Vargas, Alejandra Castro Cascante, Adriana Martínez Palma, funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a exponer el tema objeto de este artículo.

La Junta Directiva conoce los oficios 570-DGAJR-2014 del 1° de agosto de 2014 y 3994-SUTEL-UJ-2014 del 24 de junio de 2014, mediante los cuales la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria y la Superintendencia de Telecomunicaciones, respectivamente, rinden criterio en torno a los recursos de apelación interpuestos por Telefónica de Costa Rica TC S.A., Instituto Costarricense de Electricidad y Claro CR Telecomunicaciones TC, contra el acuerdo 006-018-2014, emitido por el Consejo de la SUTEL.

Los señores *Daniel Fernández Sánchez* y *Henry Payne Castro* se refieren a los antecedentes; competencia de la Junta Directiva de conocer de recursos planteados; argumentos de los recurrentes; conclusiones y recomendaciones del caso.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria y SUTEL, según sus oficios 570-DGAJR-2014 y 3994-SUTEL-UJ-2014, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve por unanimidad:

ACUERDO 08-47-2014

- 1. Rechazar de plano por inadmisibles, los recursos de apelación interpuestos por el Instituto Costarricense de Electricidad, Claro CR Telecomunicaciones S.A. y Telefónica de Costa Rica TC S.A., contra el acuerdo 006-018-2014 de la Superintendencia de Telecomunicaciones, por no ser éste un acto susceptible de impugnación, al tenor de lo dispuesto por el artículo 53 inciso o) de la Ley 7593.
- 2. Agotar la vía administrativa.
- 3. Notificar a las partes la presente resolución.
- **4.** Comunicar al Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones la presente resolución, para lo que corresponda.
- 5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- **I.** Que el 19 de marzo de 2014, el Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, mediante el acuerdo 006-018-2014, dispuso lo siguiente:
 - 1. Solicitar a la Dirección General de Mercados que prepare y someta al Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, un estudio actualizado para la posible fijación de una tarifa por descarga de datos móviles en los servicios prepago y postpago.
 - 2. Solicitar al Instituto Costarricense de Electricidad, a Claro CR Telecomunicaciones, S.A. y a Telefónica de Costa Rica S.A. que suministre a la Dirección General de Mercados, de forma inmediata, los datos que esta Dirección requiera para la realización del estudio al cual se hace referencia en el numeral anterior, así como que dispongan del personal especializado para atender aquellas consultas que dicha Dirección formule sobre el particular.
- **II.** Que el 27 de marzo de 2014, se notificó el acuerdo 006-018-2014 al Instituto Costarricense de Electricidad, a Claro CR Telecomunicaciones, S.A. y a Telefónica de Costa Rica TC S.A. (*folios 3 al 5*).
- **III.** Que el 2 de abril de 2014, el Instituto Costarricense de Electricidad (*en lo sucesivo "ICE"*), presentó recurso revocatoria con apelación en subsidio contra el acuerdo 006-018-2014 (*folios 6 al 13*).

- **IV.** Que el 2 de abril de 2014, la empresa Telefónica de Costa Rica TC S.A. (en lo sucesivo "Telefónica"), presentó recurso de reconsideración con apelación en subsidio contra el acuerdo 006-018-2014 (folios 14 al 18).
- V. Que el 2 de abril de 2014, la empresa Claro CR Telecomunicaciones S.A. (en lo sucesivo "Claro"), presentó recurso revocatoria con apelación en subsidio contra el acuerdo 006-018-2014 (no consta en autos).
- **VI.** Que el 30 de mayo de 2014, la Unidad Jurídica de la Sutel mediante el oficio 3450-SUTEL-UJ-2014, presentó el informe sobre los recursos de reposición (revocatoria) interpuestos por Telefónica, ICE y Claro contra el acuerdo 006-018-2014 (folios 19 al 27).
- VII. Que el 4 de junio de 2014, mediante la resolución RCS-123-2014, -aprobada según el acuerdo 004-031-2014 de la sesión ordinaria 031-2014—, celebrada por el Consejo de la Sutel-, se rechazaron los recursos de revocatoria presentados por Telefónica, ICE y Claro contra el acuerdo 006-018-2014. Asimismo, se procedió a emplazar a las partes ante la Junta Directiva de la Aresep, para que estos ejercieran su derecho ante dicho órgano de alzada (folios 28 al 37).
- VIII. Que el 24 de junio de 2014, la Unidad Jurídica de la Sutel, mediante el oficio 3994-SUTEL-UJ-2014, envió a la Junta Directiva de Aresep, el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP respecto a los recursos de apelación presentados por Telefónica, ICE y Claro contra el acuerdo 006-018-2014 (folios 38 al 44).
- **IX.** Que el 27 de junio de 2014, mediante el memorando 390-SJD-2014, la Secretaría de Junta Directiva remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (en adelante "DGAJR") para su análisis, los recursos de apelación presentados por Telefónica, el ICE y Claro (no consta en autos).
- X. Que el 29 de julio de 2014, la Unidad Jurídica de la Sutel mediante el oficio 4819-SUTEL-UJ-2014, remitió a la Junta Directiva de Aresep, el expediente administrativo número GCO-NRE-RCS-01590-2014 (en formato digital) e indicó que por error se consignó en el oficio 3994-SUTEL-UJ-2014 el expediente FOR-SUTEL-DGM-CGL-00059-2014; cuando el número correcto de expediente era el GCO-NRE-RCS-01590-2014 (no consta en autos).
- **XI.** Que el 29 de julio de 2014, mediante el memorando 468-SJD-2014, la Secretaría de Junta Directiva remitió a la DGAJR como complemento al oficio 390-SJD-2014, el expediente administrativo sobre los recursos de apelación presentados por Telefónica, el ICE y Claro (no consta en autos).
- **XII.** Que el 1 de agosto de 2014, la DGAJR mediante el oficio 570-DGAJR-2014, rindió el criterio sobre los recursos de apelación interpuestos por Telefónica, el ICE y Claro contra el acuerdo 006-018-2014.
- **XIII.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

I. Que del oficio 570 -DGAJR-2014 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

"[...]

II. SOBRE LAS COMPETENCIAS DE LA JUNTA DIRECTIVA PARA CONOCER LOS RECURSOS INTERPUESTOS.

Al respecto la Procuraduría General de la República en su dictamen C-021-2013 del 20 de febrero de 2013, indicó:

"(...)

El legislador ha creado la Superintendencia de Telecomunicaciones como un órgano desconcentrado en grado máximo de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). La Superintendencia de Telecomunicaciones, tal y como se encuentra concebida actualmente en los artículos 59 de la Ley N° 7593 del 9 de agosto de 1996 y 6 inciso 27 de la ley N°8642 del 4 de junio del 2008, es el órgano de desconcentración máxima de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos encargado de regular, supervisar, aplicar, vigilar y controlar el ordenamiento jurídico de las telecomunicaciones. Disponen ambos numerales:

"Artículo 59.-

Superintendencia de Telecomunicaciones

Corresponde a la Superintendencia de Telecomunicaciones (Sutel) regular, aplicar, vigilar y controlar el ordenamiento jurídico de las telecomunicaciones; para ello, se regirá por lo dispuesto en esta Ley y en las demás disposiciones legales y reglamentarias que resulten aplicables.

La Sutel es un órgano de desconcentración máxima adscrito a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; tendrá personalidad jurídica instrumental propia, para administrar el Fondo Nacional de Telecomunicaciones, realizar la actividad contractual, administrar sus recursos y su presupuesto, así como para suscribir los contratos y convenios que requiera para el cumplimiento de sus funciones.

La Sutel será independiente de todo operador de redes y proveedor de servicios de telecomunicaciones y estará sujeta al Plan nacional de desarrollo de las telecomunicaciones y a las políticas sectoriales correspondientes".

"ARTÍCULO 6.-

Definiciones. Para los efectos de esta Ley se define lo siguiente:

(...)

27) Superintendencia de Telecomunicaciones (Sutel): órgano de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos encargado de regular, supervisar, aplicar, vigilar y controlar el ordenamiento jurídico de las telecomunicaciones."

Dada esa desconcentración máxima, resulta aplicable el principio de que la desconcentración debe ser interpretada en forma extensiva en su favor, según lo dispone el artículo 83.5 de la Ley General de la Administración Pública:

"Las normas que crean la desconcentración mínima serán de aplicación restrictiva en contra de la competencia del órgano desconcentrado y las que crean la desconcentración máxima serán de aplicación extendida en su favor".

Por consiguiente, en el ámbito de la regulación de las telecomunicaciones, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos solo interviene cuando expresamente la Ley lo establece: su competencia es de excepción como se señaló en el dictamen C-126-2010 del 17 de junio del 2010:

"Es claro que el ámbito de la desconcentración que disfruta la SUTEL cubre competencias en sus materia telecomunicaciones. En ese ámbito, la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos tiene una competencia de excepción, de modo que solo participa en la regulación de las telecomunicaciones en los casos que excepcionalmente su Ley Orgánica y la Ley General de Telecomunicaciones señala. Están comprendidos dentro de estos supuestos lo dispuesto en el artículo 77 de la Ley General de Telecomunicaciones en materia reglamentaria, norma a la cual nos referimos en el dictamen N° C-015-2010 de 19 de enero de 2010. Cabe agregar como competencia de la Junta Directiva, la resolución de los recursos contra la fijación de tarifas, cánones, tasas y contribuciones realizada por la SUTEL, artículo 53, inciso o de la Ley 7593, la emisión de criterio respecto de la propuesta de normas técnicas que hace SUTEL al Poder Ejecutivo, artículo 73, inciso r de la citada Ley *7593*.

Más allá de las competencias específicas reconocidas por la Ley a la Autoridad Reguladora, los órganos de este ente distintos de la SUTEL se ven imposibilitados de tomar decisiones respecto de la regulación de las telecomunicaciones. Por lo que fuera de esas excepciones, es la Superintendencia el órgano de la ARESEP competente en materia de regulación de las telecomunicaciones, competencia que comprende la aplicación del ordenamiento correspondiente y el ejercicio de la supervisión y vigilancia en el cumplimiento de las normas jurídicas y técnicas que lo integran y en su caso, la potestad sancionatoria sobre los agentes del mercado de telecomunicaciones, así como la imposición de obligaciones a los operadores de redes y proveedores de servicios y la protección de los derechos de los usuarios de las telecomunicaciones . Competencias que SUTEL debe ejercer dentro del marco jurídico y de los planes y políticas que regulan y orientan el sector."

(...)

Se argumenta la competencia de la ARESEP para conocer de los recursos que esos interesados puedan interponer contra la propuesta de la SUTEL. Competencia que se hace derivar del artículo 53 de la Ley 7593.

Dicho numeral reconoce un poder de revisión jerárquica a la ARESEP en determinadas decisiones de la SUTEL, decisiones que tienen una incidencia económica fuerte, como es el caso de las tarifas, de los cánones que le corresponde aprobar. Dispone en lo que interesa el citado numeral:

"Articulo 53.-

Deberes y atribuciones

Son deberes y atribuciones de la Junta Directiva:

(...).

o) Resolver los recursos que se presenten contra las resoluciones que dicte la Sutel en materia de fijación de tarifas, cánones, tasas y contribuciones de telecomunicaciones".

La competencia de la Junta Directiva tiene como objeto que la Autoridad Reguladora pueda conocer, a solicitud de los interesados, de lo resuelto por la SUTEL, de manera tal que exista un contralor sobre la resolución que la Superintendencia emita. Ergo, el recurso jerárquico permite a los interesados cuestionar lo resuelto, de manera que este eventualmente no cobre eficacia y por el contrario, pueda ser modificado o anulado. Nótese que el artículo se refiere a "resoluciones" de la SUTEL, lo que implica que no todo acto de este órgano puede ser recurrido ante el Ente Regulador. El término resolución hace referencia a un acto que expresa una decisión de la Administración, es una declaración de voluntad que decide una cuestión de fondo, resuelve sobre la admisibilidad de una petición o en su caso, pone fin a un procedimiento administrativo (lo resaltado es nuestro).

(...)

CONCLUSIÓN

Por lo antes expuesto, es criterio de la Procuraduría General de la República que:

(...)

13. El recurso jerárquico dispuesto en el artículo 53 de la Ley de Creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público en contra de las resoluciones de la Superintendencia de Telecomunicaciones permite a los interesados cuestionar las resoluciones que haya emitido SUTEL, a efecto de que no cobren eficacia y por el contrario, puedan ser modificadas o anuladas. (sic). El término resolución hace referencia a un acto que expresa una decisión, sea porque decide sobre una cuestión de fondo, de admisibilidad o ponga fin al procedimiento administrativo.

(...)".

Del dictamen supracitado se logra extraer que las competencias de la Junta Directiva, tienen carácter excepcional y aplicarán sólo para resolver los recursos de apelación presentados contra las resoluciones que llegue a dictare la Sutel en materia de fijación de tarifas, tasas, cánones y contribuciones.

III. SOBRE LO DISPUESTO POR EL CONSEJO DE LA SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES EN EL ACUERDO 006-018-2014 DEL 19 DE MARZO DEL 2014.

El Consejo de la Sutel mediante acuerdo aquí recurrido, solicitó a la Dirección General de Mercados (DGM) que "prepare y someta al Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, un estudio actualizado para la posible fijación de una tarifa por descarga de datos móviles en los servicios prepago y postpago" y adicionalmente solicitó a las empresas recurrentes, que suministran a la DGM "los datos que esta Dirección requiera para la realización del estudio al cual se hace referencia en el numeral anterior, así como que dispongan del personal especializado para atender aquellas consultas que dicha Dirección formule sobre el particular."

De lo anterior se desprende que el acuerdo aquí recurrido, no deviene en una modificación de las tarifas, su estructura o de la del pliego tarifario, ya que no tuvo efecto sobre éstas. En este acto se dispuso la preparación de un estudio por parte de la DGM para una posible fijación tarifaria, tal y como lo indica el mismo acuerdo. Las futuras fijaciones tarifarias, podrán ser recurridas de conformidad con lo establecido en el artículo 53 inciso o) de la Ley 7593 en concordancia con lo establecido en los artículos 342 a 352 de la LGAP, momento procesal oportuno en el cual la Junta

Directiva de ARESEP podrá conocer de los recursos en alzada que sean interpuestos contra esos actos.

IV. CONCLUSIONES

Sobre la base de lo arriba expuesto, se concluye lo siguiente:

- 1. La Junta Directiva tiene competencia para resolver los recursos de apelación que se presenten contra las resoluciones que dicte la Sutel únicamente en materia de fijación de tarifas, tasas, cánones y contribuciones, al tenor de lo dispuesto en el artículo 53 inciso o) de la Ley 7593.
- **2.** El acuerdo 006-018-2014, no deviene en una resolución que modifique las tarifas, su estructura o la del pliego tarifario.
- **3.** Las fijaciones tarifarias que llegue a dictar el Consejo de Sutel podrán ser recurridas de conformidad con lo establecido en artículo 53 inciso o) de la Ley 7593 en concordancia con los artículos 342 a 352 de la LGAP, momento procesal oportuno en el cual la Junta Directiva de ARESEP podrá conocer de los recursos en alzada que sean interpuestos contra esos actos.

[...] "

- II. Con fundamento en los resultandos y considerandos precedentes y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: 1.- Rechazar de plano por inadmisibles, los recursos de apelación interpuestos por el Instituto Costarricense de Electricidad, Claro CR Telecomunicaciones, S.A. y Telefónica de Costa Rica S.A. contra el acuerdo 006-018-2014 de la Superintendencia de Telecomunicaciones, por no ser éste un acto susceptible de impugnación, al tenor de lo dispuesto por el artículo 53 inciso o) de la Ley 7593, 2.- Agotar la vía administrativa, 3.- Notificar a las partes la presente resolución, 4.- Comunicar al Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones la presente resolución, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III. Que en la sesión 47-2014 del 07 de agosto de 2014, cuya acta fue ratificada el día 14 del mismo mes y año; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, sobre la base del oficio 570-DGAJR-2014 de cita, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

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

I. Rechazar de plano por inadmisibles, los recursos de apelación interpuestos por el Instituto Costarricense de Electricidad, Claro CR Telecomunicaciones S.A. y Telefónica de Costa Rica TC S.A. contra el acuerdo 006-018-2014 de la Superintendencia de Telecomunicaciones, por no ser éste un acto susceptible de impugnación, al tenor de lo dispuesto por el artículo 53 inciso o) de la Ley 7593.

- II. Agotar la vía administrativa.
- III. Notificar a las partes la presente resolución.
- IV. Comunicar al Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones la presente resolución, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

Se retira el señor Daniel Fernández Sánchez.

ARTÍCULO 9. Recurso de apelación interpuesto por SUERKATA S.R.L., contra la resolución RIE-036-2014. Expediente ET-157-2010.

La Junta Directiva conoce el oficio 574-DGAJR-2014 del 4 de agosto de 2014, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria emite criterio sobre el recurso de apelación interpuesto por SUERKATA S.R.L., contra la resolución RIE-036-2014 del 1° de julio de 2014.

Las señoras *Adriana Martínez Palma* y *Alejandra Castro Cascante* explican los antecedentes, argumentos del recurrente, conclusiones y recomendaciones del caso.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, según su oficio 574-DGAJR-2014, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 09-47-2014

- **1.** Declarar sin lugar el recurso de apelación interpuesto por Suerkata S.R.L., contra la resolución RIE-036-2014.
- 2. Dar por agotada la vía administrativa.
- 3. Notificar a las partes, la presente resolución.
- **4.** Devolver el expediente a la Intendencia de Energía, para lo que corresponda.
- **5.** Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- **I.** Que el 7 de mayo de 2010, mediante la resolución RJD-009-2010, la Junta Directiva aprobó la «Metodología de fijación de tarifas para generadores privados existentes (Ley N° 7200) que firmen un nuevo contrato de compra venta de electricidad con el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE)», la cual fue publicada en La Gaceta N° 109 del 7 de junio del 2010. (ET-135-2008).
- **II.** Que el 4 de octubre de 2010, Suerkata S.R.L. (Suerkata) presentó una solicitud de tarifa para venta de energía al ICE. (Folios 1 al 48 y 106).

- III. Que el 7 de enero de 2011, mediante la resolución 279-RCR-2011, el entonces Comité de Regulación resolvió «Rechazar por el fondo la petición de tarifas presentada por C.H. Suerkata S.R.L., para el servicio de generación privada de electricidad». (Folios 251 al 262).
- **IV.** Que el 18 de enero de 2011, Suerkata, inconforme con lo resuelto, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad contra la resolución 279-RCR-2011. (Folios 245 al 248).
 - V. Que el 1 de abril de 2011, mediante la resolución 396-RCR-2011, el entonces Comité de Regulación rechazó por el fondo el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad planteados por Suerkata contra la resolución 279-RCR-2011 y emplazó a las partes ante el superior. (Folios 281 al 290).
- VI. Que el 7 de junio de 2012, mediante la resolución RJD-064-2012, la Junta Directiva de Aresep resolvió «Acoger parcialmente el recurso de apelación en subsidio interpuesto por Suerkata S.R.L contra la resolución 279-RCR-2011, únicamente en cuanto al argumento tercero, referido a que la empresa basó su solicitud en la aplicación de la metodología aprobada mediante resolución RJD-009-2010 y en cuanto a que no se le previno que la metodología vigente no era la aplicable». En virtud de lo cual anuló la resolución 279-RCR-2011 y por conexidad la resolución 396-RCR-2011, así como todas las actuaciones que constan en el expediente y ordenó retrotraer el procedimiento al momento en el cual debió conocerse la admisibilidad de la solicitud planteada por el recurrente. (Folios 329 al 339).
- VII. Que el 20 de diciembre de 2012, Suerkata presentó una solicitud tarifaria con base en la metodología "tasa de retorno" para que se les estableciera una tarifa específica adicional por inversión de reconstrucción de su planta en 0,0134 USD/kWh. (Folios 408 al 423).
- VIII. Que el 27 de marzo de 2013, mediante la resolución RIE-040-2013 -considerando lo dispuesto en la resolución RJD-064-2012- la Intendencia de Energía fijó las tarifas para los generadores privados existentes (Ley 7200) que firmen un nuevo contrato de compraventa de electricidad con el ICE. (Folios 820 al 858).
 - **IX.** Que el 6 de mayo de 2013, Suerkata presentó un escrito indicando que al no haberse pronunciado la Intendencia de Energía acerca de su solicitud de tarifa específica adicional, mencionada en el antecedente 7 de este criterio, debe aplicarse el silencio positivo y dar por aprobada la solicitud planteada. (Folios 1057 al 1058).
 - X. Que el 13 de febrero de 2014, mediante la resolución RJD-010-2014, la Junta Directiva de Aresep resolvió «Rechazar por el fondo, el recurso de apelación interpuesto por Suerkata S.R.L. contra la resolución RIE-040-2013 del 27 de marzo del 2013». (Folios 1010 al 1023).
 - **XI.** Que el 1 de julio de 2014, mediante la resolución RIE-036-2014, la Intendencia de Energía rechazó de plano por improcedente la solicitud de tarifa específica adicional por inversión de reconstrucción, presentada por Suerkata. (Folios 1066 al 1071).

- **XII.** Que el 8 de julio de 2014, Suerkata inconforme con lo resuelto, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución RIE-036-2014. (Folios 1059 al 1061).
- XIII. Que el 15 de julio de 2014, mediante la resolución RIE-039-2014, la Intendencia de Energía rechazó «por el fondo el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa Suerkata S.R.L contra la resolución RIE-036-2014» y emplazó a las partes ante el superior. (Folios 1076 al 1081).
- XIV. Que el 22 de julio 2014, se recibió en la Secretaría de Junta Directiva el oficio 0952-IE-2014, mediante el cual la Intendencia de Energía rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, respecto al recurso de apelación presentado por Suerkata contra la resolución RIE-036-2014. (Folios 1082 a 1083).
- **XV.** Que el 22 de julio de 2014, mediante el memorando 450-SJD-2014, la Secretaría de Junta Directiva remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria para su análisis, el recurso de apelación presentando por Suerkata contra la resolución RIE-036-2014. (Folio 1084).
- **XVI.** Que el 4 de agosto de 2014, mediante el oficio 574-DGAJR-2014 la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rindió criterio sobre el recurso de apelación presentado por Suerkata, contra la resolución RIE-036-2014.
- **XVII.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

I. Que del oficio 574-DGAJR-2014 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

"[...]

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

1. NATURALEZA

El recurso interpuesto contra la resolución RIE-036-2014, es el ordinario de apelación, al cual le resulta aplicable lo dispuesto en los artículos 342 al 352 de la LGAP.

2. TEMPORALIDAD

La resolución impugnada fue notificada al recurrente el 3 de julio de 2014 (folio 1070 y 1071) y el recurso de apelación fue interpuesto el 8 de julio de 2014 (folios 1059 al 1061).

Conforme el artículo 346.1 de la LGAP, el citado recurso se debe interponer en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que vencía el 8 de julio de 2014. En razón de lo anterior, al efectuar el

análisis comparativo entre la fecha de notificación del acto y la interposición del recurso, se concluye que éste fue interpuesto dentro del plazo otorgado por Ley.

3. LEGITIMACIÓN

Respecto a la legitimación activa, cabe indicar que la empresa Suerkata está legitimada para actuar -en la forma en que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, en concordancia con el numeral 275 de la LGAP; ya que es parte en el procedimiento en que recayó la resolución recurrida.

4. REPRESENTACIÓN

El señor Edgar Muñoz Montenegro, actúo en su condición de Gerente General con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de Suerkata, de conformidad con la certificación notarial que consta a folio 7 del expediente administrativo, en virtud de lo cual, se encuentra facultado para actuar en nombre de dicha empresa.

[...]

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

El recurrente alegó que su solicitud de tarifa específica adicional nunca fue resuelta y esta es «completamente independiente de cualquier otro trámite planteado por mi representada, y que para tales efectos se presentaron los documentos de sustento necesarios, con las justificaciones técnicas financieras [...] Que la resolución que ahora se impugna parte de un cuadro fáctico erróneo al pretender mezclar las diferentes gestiones realizadas y con esto pretender que dicha gestión ya fue resuelta, [...], nunca se hizo ningún análisis técnico financiero de la viabilidad de la misma, ni se nos previno en torno a requisitos faltantes [...]. Que a mi representada le asiste el derecho, conforme la ley 7593, artículo 30 de plantear solicitudes de actualización de tarifas y es obligación de la ARESEP atender dichas gestiones, realizando el análisis conforme lo establece la ley, y no puede como en el presente asunto ignorar una gestión de este tipo y resolver un año y medio después que la solicitud es improcedente sin ni siquiera realizar el estudio técnico necesario» (folio 1059).

En cuanto a lo argumentado, respecto a las diferentes gestiones presentadas por la empresa Suerkata, se desprende del análisis del expediente ET-157-2010, lo siguiente:

1. Que el 4 de octubre del 2010, el recurrente presentó una solicitud tarifaria para venta de energía al ICE por 0,0966 USD/kWh (folios 1 al 48), donde solicita aplicar la metodología tarifaria para generadores privados existentes establecida por el Ente Regulador mediante la resolución RJD-009-2010. En fecha posterior (3 de noviembre de 2010) aclaró que la tarifa solicitada era de 0,09622 USD/kWh (folio 106). Dicha solicitud fue resuelta mediante la resolución 279-RCR-2011, la cual fue anulada en virtud de un recurso de apelación que fue acogido parcialmente por la Junta Directiva de Aresep (RJD-064-2012) y en consecuencia se retrotrajo el procedimiento al momento en que debió conocerse la admisibilidad de la solicitud planteada. Dicho análisis fue

realizado por la Intendencia de Energía y luego de seguir el procedimiento correspondiente, fue resuelta por medio de la resolución RIE-040-2013, la cual fijó tarifas.

2. Que el 20 de diciembre del 2012, Suerkata presentó una solicitud de tarifa específica adicional por inversión de reconstrucción de planta, de 0,0134 USD/kWh (folios 408 al 423), en aplicación del método "tasa de retorno". Dicha solicitud fue resuelta mediante la resolución RIE-036-2014.

En virtud de lo anterior, se evidencia que dentro del expediente administrativo en referencia, se tramitaron las solicitudes supra citadas, de forma independiente y fueron resueltas mediante las resoluciones RIE-040-2013 y RIE-036-2014.

Por su parte, la resolución RIE-036-2014 -recurrida-, señaló que: «3) A la solicitud tarifaria adicional interpuesta por Suerkata el 18 de diciembre de 2012, no es posible aplicar la metodología tasa de retorno -tal como se pretende- por cuanto la metodología aplicable resulta ser la aprobada mediante la resolución RJD-009-2010, la cual se utiliza para la industria. 4) Al amparo de lo establecido en la resolución RRG-6570-20075 y el artículo 292 inciso 3) de la LGAP, lo procedente es rechazar de plano por improcedente la solicitud de fijación de tarifa adicional interpuesta por Suerkata» (folio 1068).

Adicionalmente, la resolución RIE-039-2014 -que resolvió el recurso de revocatoria contra la RIE-036-2014-, indicó sobre este aspecto: «[...] se reitera que a la fecha en que se resolvió la petición de ajuste tarifario de la empresa recurrente, no era procedente aplicar la metodología vigente de forma particular, por cuanto ésta se utiliza para la industria, y sin una metodología para realizar el cálculo de las tarifas en la forma solicitada, era materialmente imposible atender la gestión de Suerkata» (folio 1078).

En este sentido, es preciso señalar que la metodología vigente fue establecida en la resolución RJD-009-2010 (modificada mediante la resolución RJD-027-2014), la cual tiene como objetivo «determinar la tarifa de referencia por kWh de energía eléctrica para la venta al ICE de los proyectos de generación eléctrica que han renovado contrato y tengan una concesión válida [...]». La tarifa de referencia que se fije mediante la metodología citada, aplica para toda la industria de generadores privados existentes amparados a la Ley 7200, que suscriban contratos con el ICE, como es el caso de Suerkata.

Por su parte, el artículo 30 de la Ley 7593 establece respecto a las solicitudes tarifarias que «La Autoridad Reguladora estará obligada a recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan con los requisitos formales que el Reglamento establezca [...]». El Reglamento a la Ley 7593 (Decreto Ejecutivo N° 29732-MP) indica en su artículo 15 que «Para fijar los precios, tarifas y tasas, la ARESEP utilizará modelos que consideren, como un todo, a la industria de que se trate. Esos modelos serán aprobados por la ARESEP de acuerdo con la ley». Adicionalmente, entre los requisitos dispuestos en la resolución RRG-6570-2007 para las peticiones

⁵ Resolución que establece los requisitos de admisibilidad que deben contener las solicitudes tarifarias.

tarifarias, se tiene que «6. Deberá estar jurídica y técnicamente sustentada en los modelos de fijación de precios vigentes al momento de la solicitud [...]».

Tome nota el recurrente que al 20 de diciembre de 2012, cuando presentó la solicitud de tarifa específica adicional mediante el método de tasa de retorno, ya estaba vigente la resolución RJD-009-2010, por lo que esta es la metodología que aplicaba a su solicitud. Es preciso tener claro, que la metodología vigente no contempla la posibilidad de fijar tarifas a un sólo operador, tal y como lo solicitó Suerkata, sino que establece en el Considerando III.7 que: «El modelo fijará el nivel tarifario para los generadores privados existentes (Ley 7200) que firmen un nuevo contrato de compra venta de electricidad, con el ICE con base en una estructura productiva modelo para la industria que en este caso es la de los generadores privados que utilizan como fuente primaria de energía el agua y cuya capacidad es menor o igual que 20 MW» (el formato resaltado no es del original).

Si bien, conforme al artículo 30 de la Ley 7593, los prestadores están facultados para presentar solicitudes tarifarias; ese mismo artículo establece que deben cumplir con los requisitos formales que la Aresep disponga. Por consiguiente, esas solicitudes deben ajustarse a la metodología vigente, en este caso particular, la establecida en la RJD-009-2010 modificada mediante la RJD-027-2014.

Dado lo anterior, no lleva razón el recurrente en su argumento.

V. CONCLUSIONES

Sobre la base de lo arriba expuesto, se concluye que:

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación presentado por Suerkata, contra la resolución RIE-036-2014 fue interpuesto en tiempo y forma, por lo que resulta admisible.
- 2. La solicitud de fijación de una tarifa específica adicional presentada por Suerkata el 20 de diciembre de 2012, fue tramitada de manera independiente y se resolvió mediante la resolución RIE-036-2014.
- 3. La metodología tarifaria vigente para generadores privados existentes (Ley N° 7200) que renueven o amplíen los contratos originales o suscriban un nuevo contrato de compra venta de electricidad con el ICE, es la establecida mediante la resolución RJD-009-2010, la cual fue modificada mediante la resolución RJD-027-2014.
- **4.** La solicitud de tarifa específica adicional planteada por Suerkata, no se ajustó a la metodología vigente al momento de la solicitud.

[...] "

II. Con fundamento en los resultandos y considerandos precedentes y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: 1.-Declarar sin lugar el recurso de apelación interpuesto por Suerkata S.R.L., contra la resolución RIE-036-2014. 2.-Agotar la vía

- administrativa. **3.**-Notificar a las partes la presente resolución. **5.**-Devolver el expediente a la Intendencia de Energía, para que corresponda, tal y como se dispone.
- III. Que en sesión 47-2014, del 07 de agosto de 2014,; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, sobre la base del oficio 574-DGAJR-2014, de cita, acordó entre otras cosas y con carácter de firme, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESUELVE:

- **I.** Declarar sin lugar el recurso de apelación interpuesto por Suerkata S.R.L., contra la resolución RIE-036-2014.
- II. Dar por agotada la vía administrativa.
- **III.** Notificar a las partes, la presente resolución.
- **IV.** Devolver el expediente a la Intendencia de Energía, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE.

ACUERDO FIRME.

A las dieciséis horas y treinta minutos se retiran los señores José Carlos Rojas Vargas, Henry Payne Castro y las señoras Adriana Martínez Palma y Alejandra Castro Cascante.

ARTÍCULO 10. Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuesto por la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A., contra la resolución RRG-081-2014. Expediente AU-463-2012.

A las dieciséis horas y treinta y cinco minutos ingresa al salón de sesiones, la señora Melissa Gutiérrez Prendas y Eric Chaves Gómez, funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a exponer el tema objeto de este artículo.

Se deja constancia que el señor Dennis Meléndez Howell y la señora Grettel López Castro se abstienen de conocer el presente recurso; el primero por conocerlo en resolución final; mientras que la segunda, por haber resuelto el recurso de revocatoria. En consecuencia, conforme a lo dispuesto en el acuerdo 05-01-2014, la señora Sylvia Saborío Alvarado actúa como Presidenta Ad hoc.

Asimismo, se deja constancia que el señor Edgar Gutiérrez López se abstiene de conocer este punto, de conformidad con lo establecido en el artículo 49 inciso c) y artículo 56 de la Ley 7593, dada su relación de parentesco con el señor Edgar Gutiérrez Valituti, en su condición de Gerente de Administración y Finanzas de RECOPE.

La Junta Directiva conoce el oficio 559-DGAJR-2014 del 30 de julio de 2014, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuesto por la Refinadora Costarricense de Petróleo S. A., contra la resolución RRG-081-2014.

La señora *Melissa Gutiérrez Prendas* explica los antecedentes, argumentos del recurrente, conclusiones y recomendaciones del caso.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, según su oficio 559-DGAJR-2014, la señora *Sylvia Saborío Alvarado* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve por unanimidad de los tres votos presentes de los directores Sauma Fiatt, Garrido Quesada y Saborío Alvarado:

ACUERDO 10-47-2014

- 1. Declarar sin lugar por el fondo el recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Recope contra la resolución RRG-081-2014.
- 2. Intimar a Recope, por segunda vez, para que dentro del plazo máximo de 10 días, proceda a cancelar los daños ocasionados. Dentro del plazo establecido Recope, deberá acreditar en este expediente la realización del pago.
- 3. Dar por agotada la vía administrativa.
- **4.** Notificar a las partes.
- 5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 10 de diciembre de 2012, el señor Ronald Ramírez Henderson, planteó queja contra la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A., (*Recope*), por los daños causados a su vehículo por el componente Methylcyclopentadienyl, Manganese Tricarbonyl (*MMT*). (Folios 1 al 9)
- II. Que el 29 de abril de 2013, mediante el oficio 546-IE-2013, la Intendencia de Energía (IE) realizó la valoración inicial de la queja presentada por el señor Ronald Ramírez Henderson contra Recope, en la que se concluyó que: [...] hay mérito suficiente para iniciar el procedimiento administrativo ordinario [...]. (Folios 46 al 48)
- III. Que el 7 de junio de 2013, mediante la resolución RRG-124-2013, el Regulador General resolvió, entre otras cosas: [...] Ordenar el inicio del procedimiento administrativo contra la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A., para investigar su posible responsabilidad y los eventuales daños causados al vehículo del señor Ronald Ramírez Henderson producto del uso del aditivo conocido como "METHYLCYCLOPENTADIENYL, MANGANESE TRICARBONYL", conocido por sus siglas en inglés como MMT en la gasolina [...]. (Folios 49 al 54)

- IV. Que el 20 de setiembre de 2013, mediante la resolución ROD-110-2013, el órgano director del procedimiento, realizó la formulación de cargos y el señalamiento de fecha y hora de la comparecencia oral y privada. (Folios 56 al 70)
- V. Que el 30 de octubre de 2013, se realizó la comparecencia oral y privada, en la cual se recibió prueba documental. (Folios 71 al 100)
- VI. Que el 22 de noviembre de 2013, mediante el oficio OD-145-2013, el órgano director del procedimiento, emitió el informe de instrucción y trasladó el expediente administrativo a la Comisión de Procedimientos Administrativos en Trámite, para su análisis final. (Folios 101 al 102)
- VII. Que el 21 de febrero de 2014, mediante el oficio 085-CPAT-2014, la Comisión de Procedimientos Administrativos en Trámite, realizó el análisis final de la queja presentada por el señor Ronald Ramírez Henderson contra Recope. (Folios 129 al 145)
- VIII. Que el 4 de marzo de 2014, mediante la resolución RRG-081-2014, el Regulador General resolvió: [...] 1) Acoger la queja planteada por el señor Ronald Ramírez Henderson contra la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A., por daños causados a un vehículo de su propiedad producto del uso del aditivo "METHYLCYCLOPENTADIENYL, MANGANESE TRICARBONYL", o MMT [...] 2) Ordenar a la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A., que cancele al señor Ronald Ramírez Henderson la suma de © 579 464,00 [...] por los daños causados a un vehículo de su propiedad [...]. (Folios 110 al 128)
- IX. Que el 11 de marzo de 2014, Recope interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante, contra la resolución RRG-081-2014. (Folios 146 al 153)
- X. Que el 26 de junio de 2014, mediante el oficio 472-DGAJR-2014, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rindió criterio sobre el recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante, interpuestos por la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A., (Recope), contra la resolución RRG-081-2014 del 4 de marzo de 2014. (Folios 176 al 190)
- XI. Que el 27 de junio de 2014, mediante la resolución RRGA-001-2014, la Reguladora General Adjunta resolvió: "1. Declarar sin lugar, el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad interpuestas por RECOPE, contra la resolución RRG-081-2014. 2. Intimar a RECOPE, para que dentro del plazo máximo de un mes, proceda a cancelar los daños ocasionados. Dentro del plazo establecido RECOPE, deberá acreditar en este expediente la realización del pago. 3. Elevar a la Junta Directiva el recurso de apelación presentado en subsidio y prevenirle a las partes que cuentan con tres días hábiles, contados a partir de la notificación de ésta resolución, para hacer valer sus derechos ante dicho órgano de alzada". (Folios 154 al 172)
- XII. Que el 8 de julio de 2014, mediante el oficio 502-DGAJR-2014 la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió el informe que ordena el artículo 349 de la ley 6227, respecto del recurso de apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante interpuesto por Recope, contra la resolución RRG-081-2014. (Folios 191 y 192)

- XIII. Que el 9 de julio de 2014, mediante el oficio 415-SJD-2014, la Secretaría de Junta Directiva remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria el recurso de apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante interpuesto por Recope, contra la resolución RRG-081-2014. (Folio 193)
- XIV. Que el 30 de julio de 2014, mediante el informe 559-DGJR-2014, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rindió criterio jurídico sobre el recurso de apelación y nulidad concomitante citado. (Corre agregado a los autos)

CONSIDERANDO:

I. Que del oficio 559-DGAJR-2014 de la Dirección General de la Asesoría Jurídica y Regulatoria, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

"(...)

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

a) Naturaleza del Recurso

El recurso interpuesto por Recope (folios 146 al 153), corresponde al recurso ordinario de apelación, al cual se le aplican las disposiciones contenidas en los artículos 342 al 352 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227.

Respecto a la gestión de nulidad, le resultan aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 158 al 179 de la Ley 6227.

b) Temporalidad del Recurso

El acto administrativo RRG-081-2014, le fue notificado al recurrente, el jueves 6 de marzo de 2014 (folios 126 y 128). El martes 11 de marzo de 2014, se interpuso el recurso de apelación contra dicha resolución (folios 146 a 153). Conforme los artículos 343 y 346 de la Ley 6227, el citado recurso se debe de interponer dentro del plazo de 3 días a partir de la notificación del mismo, plazo que vencía el 11 de marzo de 2014.

Del análisis comparativo que precede, se puede concluir que el recurso de apelación fue interpuesto dentro del plazo legal establecido por la normativa de cita.

El plazo para la interposición de la gestión de nulidad, de conformidad con los artículos 175 y 179 de la Ley 6227 es de un año, por lo tanto se concluye que la gestión se presentó dentro del plazo legal.

c) Legitimación

Respecto a la legitimación, se tiene que Recope es parte del procedimiento, es por ello que está legitimada para actuar —en la forma en que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 275 y 276 de la Ley 6227.

d) Representación

Se aprecia a folios 15 y 73 del expediente administrativo, escrito donde consta que el señor Jorge Alberto Rojas Montero, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma del recurrente, otorgó poder especial administrativo al abogado Olger Méndez Rojas, quién en tal condición interpuso las gestiones en estudio. Así entonces, las mismas fueron presentadas por medio del representante legal debidamente acreditado.

III. SOBRE LOS ALEGATOS DEL RECURRENTE

Los argumentos del recurrente se detallan de la siguiente forma:

- 1. Alega que el órgano decisor expresamente aceptó que el aditivo MMT "puede" causar daños a los motores de los vehículos, es decir, no necesariamente el aditivo causa daños siempre, en el cien por ciento de los casos, a los motores de los vehículos.
- **2.** Indica que la responsabilidad objetiva, a la que hace referencia el órgano decisor, no opera de pleno derecho y sin necesidad de prueba.
- 3. Señala que la resolución impugnada, resuelve el asunto a contrapelo de los elementos de convicción que arroja la prueba evacuada, por ende, carece de motivación, razón por la cual, deviene en absolutamente nula.

IV. SOBRE EL FONDO

En primer término, alega el recurrente que el órgano decisor en la resolución RRG-081-2014, expresamente aceptó que el aditivo MMT "puede" causar daños a los motores de los vehículos, es decir, no necesariamente el aditivo causa daño siempre, en el cien por ciento de los casos a los motores de los vehículos.

En cuanto a este argumento, la resolución recurrida, indicó: (...) el prestador del servicio público expresamente aceptó su responsabilidad ya que ha aceptado que importó combustibles que contenían el aditivo MMT el cual puede causar daños a los motores de los vehículos (...)

De igual forma, la resolución RRGA-001-2014, la cual resolvió el recurso de revocatoria, indicó al respecto:

"(...)

Tome nota el recurrente, que al indicarse en la resolución final que el aditivo MMT puede causar daños a los motores de los vehículos, es una afirmación que resulta consistente tanto con la literatura internacional recabada en internet, citada en la resolución recurrida, como con el oficio GG-2171-2013 a folio 82, indicándose en este último, lo siguiente: [...] Existe posibilidad de que algunos modelos de vehículos pueden sufrir daños por el uso de gasolinas con MMT. [...]

Si bien es cierto, el hecho de que RECOPE aceptará expresamente haber importado combustibles que contenían el aditivo MMT, no quiere decir que se pudiera determinar con certeza la presencia de manganeso en los componentes del motor del vehículo y su consecuente daño. Del análisis de los autos, se observa la prueba aportada por el señor Ronald Ramírez Henderson consistente en un

reporte del taller mecánico "Automotriz (CR CA) S.A., Departamento de servicio" a folio 8, donde se hace una descripción sobre los daños encontrados en el citado vehículo por el uso de combustible con manganeso. Resultando dicha descripción consistente y compatible con lo indicado, tanto por la literatura consultada y referida en la resolución recurrida, como con la prueba documental aportada por RECOPE.

(...)"

Así las cosas, se considera que la relación de causalidad fue considerada y analizada en las resoluciones que preceden y no se evidencia razón para apartarse de lo ya resuelto, por lo que no lleva razón el recurrente en cuanto a este argumento.

Como segundo punto, indica el recurrente que la responsabilidad objetiva, a la que hace referencia el órgano decisor, no opera de pleno derecho y sin necesidad de prueba. Sobre el particular, en las resoluciones que anteceden en este procedimiento, se ha expuesto ampliamente el elenco probatorio que se resguarda en el expediente, así en el Considerando III de la resolución RRG-081-2014, entre otras cosas indicó:

"(...)

El reporte del taller mecánico sobre los daños encontrados en el vehículo del señor Ramírez Henderson son consistentes con los que describe la literatura por uso de combustible con manganeso. Véase que el vehículo placa 784996 Skoda Fabia, modelo 2009, presentaba un daño en los catalizadores los cuales tenían un color terracota y además presentaba pérdida de potencia (folio 8) lo cual se corrobora con la factura proforma 63444 que consta a folio 9 en relación con el costo de la cotización de los servicios mecánicos y de la compra de los repuestos.

Tomando en cuenta lo indicado en los párrafos precedentes cabe concluir que siendo RECOPE el ente que ostenta la administración del monopolio estatal -por mandato de la Ley 7356- en la importación y distribución a granel de los combustibles, se constituye en el único responsable de que los combustibles que se distribuyan en el país estén acordes a la normativa y a las disposiciones técnicas y ello resulta ser el nexo causal necesario para responsabilizarlo por los daños que causen los combustibles importados que, como en este caso, contenía un aditivo dañino para los vehículos.

(...)

En este caso el prestador del servicio público expresamente aceptó su responsabilidad ya que aceptó haber importado combustibles que contenían el aditivo MMT, el cual como se vio líneas atrás, según la literatura del tema, puede causar daños en los motores.

—Folio 124-.

1 0110 1

(...)"

Por otro lado, la resolución RRGA-001-2014, se refirió al argumento del recurrente de la siguiente forma:

"(...)

Sobre los hechos probados: Para efectos de resolver el presente asunto, se tiene por demostrado lo siguiente:

- 1. Que RECOPE, en el ejercicio del monopolio para importar, refinar y distribuir petróleo crudo, combustibles derivados, asfaltos y naftas, importó y distribuyó entre el 15 de diciembre de 2011 y el 2 de agosto de 2012, en el país, dos embarques de gasolina súper que contenía "METHYLCYCLOPENTADIENYL, MANGANESE TRICARBONYL", aditivo conocido por sus siglas en inglés MMT. (Prueba documental a folios 10 al 11, 12 al 13, 75 al 79, 80 al 81, 82 al 83, comparecencia a folio 100, oficios: 1027, 1042, 1104, 1198 y 1352 de CELEQ a folio 100)
- 2. ...
- *3.* ...
- 4. Que el daño que presentó el vehículo placas 784996, marca Skoda, estilo Fabia, año 2009, es el catalizador. Lo que causó detrimento en el patrimonio de su propietario. (Folios 1 al 3, 4, 5, 8 y 9 oficios: 1027, 1042, 1104, 1198 y 1352 de CELEQ a folio 100)
- 5. Que los daños señalados son producto del uso de combustible con MMT distribuido y comercializado por RECOPE. (Folios 1 al 5, 8, 9, 10 al 11, 12 al 13, 75 al 79, 80 al 81, 82 al 83, 84 al 99, comparecencia a folio 100, oficios 1027, 1042, 1104, 1198 y 1352 de CELEO)

(...)

En este sentido, se tiene que el reporte del taller mecánico sobre los daños encontrados en el vehículo del señor Ronald Ramírez Henderson, por el uso de combustible con manganeso, es consistente y compatible con lo descrito tanto por la literatura, como con la prueba documental aportada por RECOPE.

Además, cabe indicar que RECOPE es el ente que ostenta la administración del monopolio estatal -por mandato de la Ley 7356- en la importación y distribución a granel de los combustibles, constituyéndose en el único responsable de que los combustibles que se distribuyen en el país, puedan ser utilizados sin que causen daños en lo automotores.

(...)"

Así las cosas, del análisis detallado del expediente que se hizo en primera instancia, resulta claro que existen suficientes pruebas en el expediente para determinar, realizando un análisis de comparativo "entre las fechas del daño producido al vehículo del señor Ronald Ramírez Henderson, la cual se desprende de la prueba documental -reporte mecánico- que data del 19 de octubre del 2012, con relación a las fechas de importación del combustible con MMT, las cuales coinciden en que efectivamente el daño del vehículo, fue producido encontrándose este en circulación en el país, al mismo tiempo en que RECOPE distribuía las gasolinas con MMT, concluyéndose con ello, que los daños están asociados al consumo de ese combustible y ello resulta ser el nexo causal necesario para responsabilizarlo por los daños" como se indicó en la resolución que resolvió el recurso de revocatoria -RRGA-001-2014-. De forma tal que a criterio de este órgano asesor, no lleva razón el recurrente en este argumento. (Lo destacado en negrita no es del original)

Como último punto, señala el recurrente que la resolución impugnada, sea la RRG-081-2014, resuelve el asunto a contrapelo de los elementos de convicción que arroja la prueba evacuada, por ende, a su criterio carece de motivación, razón por la cual, deviene en absolutamente nula.

Al respecto la resolución que resolvió el recurso de revocatoria, -RRGA-001-2014-, realizó un análisis detallado sobre los elementos del acto administrativo, en lo que interesa:

"Que de conformidad con lo dispuesto por la Ley 6227, para la validez de un acto administrativo, el mismo debe cumplir con una serie de elementos esenciales, entiéndanse como tales: motivo legítimo, contenido y fin.

Concerniente a la nulidad absoluta, debe indicarse que la resolución recurrida, es un acto administrativo, a lo sumo, relativamente nulo, por cuanto éste contiene todos los elementos, tanto formales como sustanciales (sujeto, forma, procedimiento, motivo, fin y contenido), exigidos por la Ley 6227. Ello por cuanto, analizada la misma con ocasión de este recurso, se aprecia que efectivamente este asunto merecía un mayor detalle en la motivación, que permita conocer a las partes, las razones por la cuales se consideró que existe responsabilidad de RECOPE.

Al respecto se observa que:

- a) La resolución final fue dictada por el órgano competente, es decir por el Regulador General. (Artículos 129 y 180, sujeto)
- b) Fue emitido por escrito como corresponde. (Artículos 134 y 136, forma)
- c) De previo a su dictado, se realizaron los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley. (Artículo 214 y siguientes de la Ley 6227, procedimiento)
- d) Contiene un motivo legítimo y existente, en el cual se sustentó acoger la queja planteada por el señor Ronald Ramírez Henderson. (Artículo 133, motivo)
- e) Pese a que se establecieron en su parte considerativa, las razones que sustentaron las decisiones del órgano competente, también es cierto que pudo haberse dado mayor detalle a las partes, sobre las razones que sustentan la declaración de responsabilidad de RECOPE. Es por ello, que pese a que existió contenido, podría, a lo sumo, pensarse que el mismo se encuentra viciado. (Artículos 131, fin y 132, contenido)

Por ello, se concluye que la resolución recurrida, es un acto relativamente nulo conforme lo establecido en el artículo 167 de la Ley 6227"-folio 160-.

La posible inconsistencia que apuntó la resolución RRGA-001-2014, en el sentido de que lo decidido, en la resolución recurrida, pudo haberse sustentado de mejor forma, no vició el acto administrativo de nulidad absoluta como argumenta el recurrente. Ello por cuanto, la resolución que resolvió el recurso de revocatoria -RRGA-001-2014-, vino a fortalecer la motivación del acto, sin que ello derivase en un cambio sustancial de lo que ya se había resuelto mediante la resolución recurrida -RRG-81-2014-. En atención al principio de conservación de los actos administrativos, dispuesta en el artículo 168 de la Ley 6227, no corresponde, como lo pretende el recurrente, decretar la nulidad por la nulidad.

Precisamente, la naturaleza del recurso de revocatoria es que quien emitió el acto administrativo, pueda revisarlo a la luz de las objeciones de quien se muestra inconforme con el mismo. Esa competencia, se materializa en la posibilidad que tiene el órgano decisor de confirmar, modificar o revocar lo inicialmente decidido.

En virtud de lo anterior, no lleva razón el recurrente en su argumento.

Por último, y siendo que no fue objetado el documento visible a folio 9, se considera este suficiente para estimar la cuantía de los daños ocasionados. Debiéndose entonces condenar a Recope a cancelar la suma de \$\mathscr{C}\$ 579.464,00 (quinientos setenta y nueve mil cuatrocientos sesenta y cuatro colones) por los daños causados al vehículo del señor Ramírez Henderson.

Es por ello que una vez que se cuente con resoluciones final firme en este procedimiento, se recomienda, otorgar el plazo de 10 días a Recope para que efectúe el pago indicado a quien denuncia y acreditar dicho pago en el expediente. Esto de conformidad con el artículo 264 de la Ley 6227.

V. CONCLUSIONES

Conforme lo expuesto, este órgano asesor arriba a las siguientes conclusiones:

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Recope contra la resolución RRG-081-2014, resulta admisible, por haberse interpuesto en tiempo y forma.
- 2. El fondo del procedimiento fue resuelto a cabalidad en la resolución RRG-081-2014 y los argumentos presentados por el recurrente fueron analizados y resueltos en la resolución RRGA-001-2014, no encontrando razones para apartarse de lo dispuesto en ambas resoluciones.
- 3. La valoración de la prueba que se hizo en las resoluciones RRG-081-2014 y RRGA-001-2014 es conforme a los principios de verdad real y sana crítica.
- 4. El acto final de este procedimiento es un acto válido, por cuanto en las resoluciones RRG-081-2014 y RRGA-001-2014 se encuentran presentes todos los elementos del acto administrativo.
- 5. Recope debe indemnizar al señor Ronald Ramírez Henderson en la suma de ₡ 579.464,00 (quinientos setenta y nueve mil cuatrocientos sesenta y cuatro colones), por los daños causados al vehículo de su propiedad. Ello, una vez que se cuente con resolución final firme en este procedimiento. Para tal efecto, se dispone, otorgarle a Recope el plazo máximo de un mes a fin de que efectué el pago indicado y lo acredite en el expediente.

(...)"

II. Que de conformidad con el resultando y los considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente declarar sin lugar por el fondo el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestos por Recope contra la resolución RRG-081-2014, tal y como se dispone.

III. Que en sesión 47-2014 del 7 de agosto de 2014, cuya acta fue ratificada el 14 del mismo mes y año; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, sobre la base de oficio 559-DGAJR-2014, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución:

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593),

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

- **I.** Declarar sin lugar por el fondo el recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Recope contra la resolución RRG-081-2014.
- II. Intimar a Recope, por segunda vez, para que dentro del plazo máximo de 10 días, proceda a cancelar los daños ocasionados. Dentro del plazo establecido Recope, deberá acreditar en este expediente la realización del pago.
- III. Dar por agotada la vía administrativa.
- IV. Notificar a las partes.

NOTIFÍQUESE.

Se retiran Eric Chaves Gómez y Melissa Gutiérrez Prendas.

ARTÍCULO 11. Asuntos informativos.

Seguidamente se dan por recibidos los asuntos indicados en la agenda, como temas de carácter informativo:

- Aprobación por parte de la Contraloría General de la República del proyecto de cánones de regulación para el año 2015, solicitada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para las actividades de regulación: energía, aguas y transporte. Oficio DFOE-EC-0420/07841 del 31 de julio de 2014.
- 2. Aprobación por parte de Contraloría General de la República del proyecto de canon de regulación de la Superintendencia de Telecomunicaciones para el año 2015, por la suma de ¢8.044.000,8 miles. Oficio DFOE-EC-0447/07749 del 31de julio de 2014.
- 3. Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de ley reformas de varios artículos de la Ley reguladora del servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi, N°7959, expediente 19.078. Oficio 543-RG-2014 del 21 de julio de 2014.

- 4. Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de Ley para el fomento del sector eléctrico, expediente 18.185. Oficio 536-RG-2014 del 28 de julio de 2014.
- 5. Remisión de información al Consejo de la SUTEL relacionado con el ajuste salarial aprobado para el régimen de salario global, correspondiente al I semestre de 2014. Oficio 514-DGO-2014 del 31 de julio de 2014
- 6. Solicitud de corrección de información por parte de COOPELESCA, sobre comunicado de prensa de la ARESEP del 29 de julio de 2014. Oficio COOPELESCA GG-612-2014 del 30 de julio de 2014.
- 7. Consulta a la Procuraduría General de la República sobre las disposiciones sancionatorias contenidas en el artículo 41, inciso a), de la Ley 7593. Oficio 554-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.
- 8. Traslado de funcionarios a la Dirección General de Atención al Usuario. Oficio 558-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.
- 9. Nueva instrucción sobre propuestas de normativa administrativa. Oficio 555-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.
- 10. Gestión e instrucción de los procedimientos administrativos, dispuestos en los artículos 10, 27 y 28, 38, 39, 41 y 44 de la Ley 7593; conocidos como procedimientos sancionatorios de -oficio o por denuncia-, quejas, controversias y conflictos de competencia entre los prestadores de servicios. Oficio 553-RG-2014 del 1° de agosto de 2014.

A las diecisiete horas finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL Presidente de la Junta Directiva SYLVIA SABORÍO ALVARADO Presidenta Ad hoc de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA Secretario de la Junta Directiva