

SESIÓN ORDINARIA

N.º 56-2015

5 de noviembre de 2015

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 56-2015

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta y seis, dos mil quince, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves cinco de noviembre de dos mil quince, a partir de las catorce horas. Asisten los siguientes miembros: Dennis Meléndez Howell, quien preside; Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt, Adriana Garrido Quesada y Sonia Muñoz Tuk, así como los señores (as): Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta; Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna; Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte; Carol Solano Durán, Directora General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Rodolfo González Blanco, Director General de Operaciones; Ricardo Matarrita Venegas, Director General de Estrategia y Evaluación, y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Aprobación del Orden del Día.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da lectura al Orden del Día de esta sesión, luego de lo cual plantea conocer como puntos 2, 3 y 4, la propuesta de metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús; la solicitud de prórroga ante la Contraloría General de la República y la propuesta de adición a la resolución denominada “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presentan ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, en ese orden, se conozcan seguidamente.

Lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 01-56-2015

Aprobar el Orden del Día con las siguientes modificaciones: Conocer como puntos 2, 3 y 4, la propuesta de metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús; la solicitud de prórroga ante la Contraloría General de la República y la propuesta de adición a la resolución denominada “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presentan ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.

1. *Aprobación del Orden del Día ajustado a la letra dice.*
2. *Continuación del análisis de la propuesta de Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.*
3. *Solicitud de prórroga a la Contraloría General de la República, para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe N° DFOE-EC-IF-13-2012. Oficio 1610-IT-2015/161-CDR-2015 del 5 de noviembre de 2015.*
4. *Propuesta de requisitos de admisibilidad de peticiones tarifarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Oficios 1573-IT-2015 del 29 de octubre de 2015.*

5. *Aprobación de las actas de las sesiones 54-2015 y 55-2015.*

6. *Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.*

7. *Asuntos resolutivos.*

7.1 *Recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-141-2015 del 27 de julio de 2015. Expediente OT-090-2015. Oficio 1055-DGAJR-2015 del 28 de octubre de 2015.*

7.2 *Recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-139-2015 del 27 de julio de 2015. Expediente OT-088-2015. Oficio 1054-DGAJR-2015 del 28 de octubre de 2015.*

7.3 *Recurso de apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante interpuestos por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013. Expediente ET-080-2013. Oficio 1019-DGAJR-2015 del 19 de octubre de 2015.*

7.4 *Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013. Expediente ET-080-2013. Oficio 1020-DGAJR-2015 del 15 de octubre de 2015.*

7.5 *Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Transportes La Pampa Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013. Expediente ET-080-2013. Oficio 1033-DGAJR-2015 del 21 de octubre de 2015.*

7.6 *Recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013. Expediente ET-080-2013. Oficio 1047-DGAJR-2015 del 27 de octubre de 2015.*

7.7 *Recurso de apelación interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012. Expediente ET-191-2012. Oficio 1036-DGAJR-2015 del 22 de octubre de 2015.*

7.8 *Recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012. Expediente ET-191-2012. Oficio 1037-DGAJR-2015 del 22 de octubre de 2015.*

7.9 *Recurso de apelación, gestiones de nulidad y suspensión de los efectos del acto interpuestos por Transportes Cubero Bonilla de Cirrí Ltda., contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de*

diciembre de 2012. Expediente ET-191-2012. Oficio 1042-DGAJR-2015 del 23 de octubre de 2015.

7.10 Recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012. Expediente ET-191-2012. Oficio 1053-DGAJR-2015 del 28 de octubre de 2015.

7.11 Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Proyectos y Sistemas Projectica S.A., contra la resolución RRG-397-2015. Expediente OT-130-2015. Oficio 1016-DGAJR-2015 del 16 de octubre de 2015.

8. Asuntos informativos.

8.1 Suspensión de la audiencia pública fijada para el 28 de octubre del 2014, "Ajuste de las tarifas tope propuestas para el esquema de cobro para el servicio de internet móvil por Transferencia de datos", hasta tanto la Sala Constitucional no resuelva en sentencia el recurso o no disponga otra cosa. Oficio 07546-SUTEL-SCS-2015 del 28 de octubre de 2015.

8.2 Posición del Instituto Costarricense de Electricidad, en relación con la audiencia pública a la propuesta de Reglamento sobre el uso compartido de infraestructura de redes internas de telecomunicaciones. Expediente N° SUTEL-GCO-NRE-REG-01905-2015. Oficio 264-792-2015 ICE del 29 de octubre de 2015.

ARTÍCULO 2. Propuesta del “Modelo para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”.

A las catorce horas con diez minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as): Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Guillermo Matamoros Carvajal, Angelo Cavallini Vargas, Eddy Viquez Murillo, Marie Ann Obando Padilla, Floribeth Hernández Porras y Carolina Murillo Alvarez, integrantes de la Comisión ad hoc, a participar en la presentación del tema objeto de este y siguientes dos artículos.

La Junta Directiva conoce el oficio 24-CMTB-2015 del 5 de noviembre de 2015, mediante el cual la Comisión ad hoc presenta para su aprobación la propuesta del “Modelo para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, de conformidad con lo resuelto en el acuerdo 01-55-2015 del acta 55-2015 celebrada el 2 de noviembre de 2015.

El señor **Dennis Meléndez Howell** externa su agradecimiento a la directora Adriana Garrido Quesada, en vista de que dedicó voluntariamente mucho de su tiempo a la citada propuesta; fue un trabajo intensivo que requirió gran dedicación. La señora **Sonia Muñoz Tuk** se une a lo manifestado por el señor Meléndez Howell.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que considera importante precisar que su trabajo sobre el documento de la propuesta de metodología se restringió a identificar pasajes de la redacción que no quedaban

claros y ecuaciones o variables que, para representar adecuadamente lo expresado en su descripción, requerían de algún ajuste en su especificación o notación; nada más. Agrega que se sintió muy bien trabajando con el equipo técnico.

Seguidamente el señor **Marlon Yong Chacón** explica resumidamente en qué consistieron los cambios que se le hicieron al modelo e indica que se aclararon una serie de conceptos, se revisó la redacción de ecuaciones y de los índices.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que en cuanto al tema de la depreciación de la maquinaria, equipo, instalaciones y flota, está definido como un porcentaje del valor de la flota. Le parece que a futuro, este valor hay que ligarlo con los estados financieros contables que las empresas presentan al Ministerio de Hacienda; cuáles son los activos que realmente poseen y cuánto se deprecian, ya que, la ARESEP debería reconocer únicamente los valores sobre los que pagan impuestos y no un porcentaje fijo, tengan o no instalaciones, maquinaria y equipo.

Asimismo, consulta sobre el sentido del coeficiente de utilización de la flota para el cálculo de choferes, a lo que el señor **Eduardo Andrade Garnier** responde que efectivamente, conforme se utiliza más flota, es decir a mayor porcentaje de utilización se necesita más personal de choferes para cubrir el uso de esos autobuses. No obstante, el señor Sauma Fiatt considera que ese coeficiente de utilización debe ser claramente diferenciado del coeficiente relacionado con el número de pasajeros transportados y la capacidad de la flota.

Por otra parte el señor Sauma Fiatt consulta sobre el costo de personal administrativo ligado como un porcentaje del personal de operación y mantenimiento (choferes, mecánicos, chequeadores). Le parece que no es adecuado que ese costo (administrativos) aumente conforme crecen estos últimos.

El señor **Marlon Yong Chacón** manifiesta estar de acuerdo con la explicación del señor Andrade, pero de momento mientras no se tengan esos gastos ligados a lo que reportan a la Caja Costarricense de Seguro Social y estados financieros, no existe el insumo para cambiarlo. Se verá con el insumo del TEC que está próximo a entregar para ver qué propuesta se tiene en este sentido.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que todos estos elementos son objeto de mejora.

La señora **Adriana Garrido Quesada** considera que sería importante, ahora y a futuro, solicitar que para cada metodología que se presenta a Junta Directiva, se haga un informe de los alcances y limitaciones de la metodología propuesta, con indicación de los puntos identificados por trabajar y en cuáles ya se está trabajando. Esto con el propósito de poner la propuesta en perspectiva, y tener todos mayor claridad sobre cuáles aspectos se anticipa que podrán cambiar a futuro.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta que una vez que este modelo haya pasado por el proceso de audiencia pública y aprobado por esta Junta Directiva, cuánto tiempo después la Intendencia de Transporte podría aplicarla en una fijación tarifaria nacional.

El señor *Enrique Muñoz Aguilar* indica que la Intendencia de Transporte ha estado desarrollando todo el sistema para poder correr la metodología. En este momento, se están realizando pruebas con la información que suministraron los empresarios y revisando esa información. Agrega que se tendría que hacer un plan para determinar qué cambios habría que adicionarle, para lo cual se podría elaborar un cronograma e informar a esta Junta Directiva.

Analizado el tema de conformidad con lo expuesto por la Comisión ad hoc, con base en el oficio 24-CMTB-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación la propuesta de metodología.

La señora *Adriana Garrido Quesada* manifiesta que está de acuerdo con enviar a audiencia pública la propuesta; sin embargo, considera indispensable y aprovecha la oportunidad para solicitar que se profundicen los estudios de los efectos y de la conveniencia de mantener reglas tipo 1, cuando los técnicos han identificado que las reglas tipo 2 son las que se apegan más a los criterios que indica el marco legal para la fijación tarifaria.

La Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 02-56-2015

Dar por finalizada la tramitación de la propuesta del “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” y ordenar el archivo del expediente OT-104-2015 por parte del Departamento de Gestión Documental.

ACUERDO FIRME.

ACUERDO 03-56-2015

1. Someter al trámite de audiencia pública la propuesta “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, con fundamento en lo señalado por la Comisión Autónoma Ad Hoc para temas de Transporte remunerado de Personas Modalidad Autobús, mediante el oficio 24-CMTB-2015 del 5 de noviembre del 2015, cuya propuesta se copia a continuación:

RESUMEN

La metodología desarrollada 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 pretende estandarizar y uniformar los criterios y procedimientos de cálculo, y así minimizar la discrecionalidad en las decisiones. Además de reducir la asimetría en la información sobre las variables operativas de las rutas.

Esta metodología sistematiza y actualiza la estructura de costos utilizada en el establecimiento de las tarifas de los servicios de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Se proponen procedimientos y criterios de obtención de información emitidos en diferentes épocas e instancias de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), los cuales son empleados normalmente en la regulación tarifaria del servicio. Añade además un apartado donde se establecen los procedimientos para la determinación del precio de bienes incorporados en la estructura de costos.

La presente metodología incorpora lo siguiente: i) Un apartado que explica las reglas bajo las cuales se reconocen los valores de inversión realizados sobre la flota vehicular (o unidades, denominación indiferente que se utiliza en la presente metodología); ii) el procedimiento para la determinación de la demanda mensual de pasajeros por ruta, dejando claro que los estudios de demanda solo pueden estar avalados por el CTP o la Aresep; iii) el procedimiento de valoración de los autobuses, de acuerdo a la regla de cálculo tarifario correspondiente, y en donde para las nuevas reglas de cálculo tarifario (reglas tipo 2) se asigna el valor de vehículo nuevo que el Ministerio de Hacienda (placa a placa) año a año define para cada una de las unidades de autobuses (o vehículos) según el tipo de unidad, de manera que se reflejan el valor para cada activo (autobús) a partir de una fuente oficial; valores que son verificables (transparencia de la información); iv) el reconocimiento del costo por depreciación, de acuerdo al método acelerado a los 7 años con valor de rescate de 20%; v) una tasa de rentabilidad anual, aplicando el promedio entre la tasa de interés activa de bancos estatales para “otras actividades” y la tasa de interés básica pasiva; vi) la actualización de en el cálculo de los coeficientes para estimar la necesidad de choferes según el esquema operativo de cada ruta y/o ramal, así como los coeficientes para la estimación de mecánicos y los de repuestos y accesorios a partir de la formulación establecida en el “Highway Development and Management (HDM-IV)”; vii) el procedimiento para reconocer el costo del combustible, pasando de un valor puntual del día de la audiencia a un promedio diario del semestre inmediato anterior; viii) inclusión de los costos fijos del sistema de pago electrónico y seguridad, costo de los estudios de calidad del servicio, y un costo fijo de infraestructura de apoyo al transporte público; ix) inclusión de un costo variable de filtros de combustible; x) inclusión del apartado para la aplicación de la metodología en caso de información incompleta o inexistente. Adicionalmente, se definen reglas para la aplicación de la metodología a partir de su entrada en vigencia, de manera que se respeten las decisiones de inversión ya autorizadas por el Consejo de Transporte Público (CTP).

Por otra parte, la presente metodología plantea la actualización periódica de la estructura de costos del servicio de transporte público modalidad autobús mediante estudios aprobados por Aresep o entes oficialmente competentes para tal efecto, que reflejen entre otras cosas, los cambios en la tecnología y en los requerimientos que el CTP u otro ente competente estipule en sus contratos de concesión del servicio o bien en la manera en que deba brindarse el servicio.

Una vez que haya pasado el proceso de audiencia pública y sea debidamente aprobada por la Junta, esta metodología entrará a regir un día después de su publicación final en el diario oficial La Gaceta.

1 ANTECEDENTES

Antes de 1999, la regulación del servicio de transporte de personas modalidad autobús, originalmente era realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Con la entrada en vigencia, el 22 de diciembre de 1999, de la Ley Reguladora del Servicio Público de transporte remunerado de personas en vehículos modalidad taxi, Ley N° 7969, esta responsabilidad fue trasladada a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep). A pesar de que en los años siguientes se han introdujeron cambios administrativos orientados a mejorar el marco regulatorio (dentro de ellas, un conjunto de normas para limitar los cambios abruptos en las tarifas, a las que se denominó “Herramientas complementarias”, en buena medida el modelo aplicado hasta ahora sigue siendo el mismo que utilizaba el MOPT.

En varias oportunidades, hubo intentos por formalizar y publicar una metodología tarifaria para este servicio, los cuales fueron infructuosos por diversas razones. A partir de 2010, se planteó la meta 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. Esta necesidad se hizo más perentoria, cuando diversas sentencias judiciales, advirtieron la improcedencia del uso de las susodichas “herramientas complementarias”.

No obstante, por la complejidad, tamaño y atomización 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 la metodología más adecuada a nuestras necesidades.

El 11 de noviembre del 2013 y 18 de noviembre de 2013, mediante los oficios 203-CDR-2013 y 213-CDR-2013 de la Dirección General Centro de la Regulación (CDR), respectivamente, remitió a la Junta Directiva de la Aresep, una nueva propuesta del modelo de fijación ordinario 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 conocimiento de la ciudadanía la citada propuesta, fue convocada para el 17 de diciembre de 2013. Esa convocatoria fue publicada en el Alcance Digital N°. 130 de La Gaceta N°. 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 la resolución del 11 de diciembre de 2013, emitida dentro de la tramitación del expediente N°. 13-014371-007-CO, correspondiente al recurso de amparo presentado por José Antonio Rojas Hernández. La otra ocasión se produjo mediante la resolución del 16 de diciembre de 2013, emitida dentro de la tramitación del expediente N°. 13-014986-007-CO, correspondiente al recurso de amparo presentado por Maritza Hernández Castañeda y otros.

Posteriormente, 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 la resolución N° 2014-000588 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 la

resolución N° 2014-000631 de las 09:05 horas del 17 de enero de 2014, dictado dentro del expediente judicial 13-014986-0007-CO.

Una vez resueltos los anteriores recursos de amparo, 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, expediente OT-355-2013. Posteriormente, el 25 de marzo del 2014 se celebró la audiencia pública convocada para las 17:15 horas.

El 4 de abril de 2014, mediante el oficio 1008-DGAU-2014, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) comunicó el informe de oposiciones y coadyuvancias de la audiencia pública. Se presentaron 29 posiciones, y aproximadamente 120 argumentos por parte 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 otras 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.

El 2 de junio de 2014, mediante el oficio 065-CDR-2014, el 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 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 ameritaba la convocatoria a otra audiencia pública, en virtud de los cambios incorporados a raíz de la audiencia pública que se había celebrado.

El 26 de junio de 2014, en la sesión ordinaria 36-2014 de la Junta Directiva conoció el informe de la DGAJR y la propuesta remitida por el CDR mediante el oficio 72-CDR-2014. Mediante el acuerdo 05-36-2014, decidió continuar con el análisis de la propuesta de modelo en una próxima sesión, previa incorporación de algunos aspectos aportados por varios miembros de la Junta.

El 30 de junio de 2014, mediante el oficio 85-CDR-2014, el 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”*, que incorporaba las observaciones surgidas en la sesión mencionada en el punto anterior.

El 2 de julio de 2014, mediante el oficio 486-DGAJR-2014, la 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, la Junta Directiva conoció el informe de la DGAJR y la propuesta remitida por el CDR mediante el oficio 85-CDR-2014. De nuevo surgieron varias sugerencias y correcciones, por lo que se tomó el acuerdo 02-39-2014, para continuar con el análisis de la propuesta en una próxima sesión.

El 6 de agosto de 2014, mediante el oficio 101-CDR-2014, el 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*” que incorporó las nuevas observaciones.

El 7 de agosto de 2014, mediante el acuerdo 05-47-2014 de la sesión ordinaria 47-2014, la Junta Directiva resolvió someter al proceso de audiencia pública la citada propuesta, indicada en el párrafo anterior.

El 8 de setiembre del 2014, mediante el acuerdo 03-52-2014, de la sesión extraordinaria 52-2014, la Junta Directiva resolvió revocar el acuerdo 05-47-2014 del acta de la sesión ordinaria 47-2014, celebrada el 7 de agosto de 2014 y suspender la celebración de la audiencia pública convocada para el 17 de setiembre de 2014. Esto con el objeto de atender diversas solicitudes para abrir un mayor espacio de discusión entre diversos actores.

El 20 de noviembre del 2014, mediante el acuerdo 05-67-2014, de la sesión ordinaria 67-2014, la Junta Directiva solicitó a la Contraloría General de la República una prórroga para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012, relacionado con el “*Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús*”, tomando en cuenta lo indicado en el oficio 821-RG-2014 / 1066-IT-2014 / 153-CDR-2014 del 19 de noviembre de 2014. Entre otras cosas indica dicho oficio:

“(…) la tramitación de este modelo no puede desconocer el contexto actual, donde el Consejo de Transporte Público se encuentra en el proceso de renovación de 159 contratos de concesión, así como de desarrollo de un proceso de licitación abreviado de más de 300 permisos para transformarlos en concesiones. Lo anterior reviste de especial importancia dado que las condiciones que estos contratos contengan tienen incidencia en los costos de la prestación de los servicios, como por ejemplo la inclusión de sistemas automatizados de conteo de pasajeros, construcción de terminales, así como flotas de autobuses con tecnologías limpias, entre otras”.

“(…) una amplia discusión con los actores involucrados con el fin de presentar la propuesta de metodología y analizar las observaciones correspondientes en función de los cambios inmediatos que se están llevando a cabo en la regulación técnica del sector”.

El 27 de noviembre del 2014, mediante el oficio 841-RG-2014, el Regulador General conformó una Comisión Ad-Hoc de temas de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús (Comisión Ad-Hoc), para revisar, actualizar, replantear y/o modificar algunos temas relacionados con la regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, así como, mejorar, modificar y/o elaborar propuestas metodológicas o informes relacionados con dicho servicio.

El 8 de enero del 2015, mediante el acuerdo 05-67-2014 de la sesión ordinaria 67-2014, se aprueba realizar una serie de sesiones y foros de discusión sobre la “*metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús*”. De esta manera, entre los meses de enero a marzo del 2015 se desarrollaron las Discusiones Regulatorias del Servicio Público de Autobús. A estos foros, concurren distintos sectores para conocer la propuesta del Ente Regulador, así como, externar sus inquietudes, sugerencias y comentarios. Adicionalmente se realizaron cuatro talleres técnicos con representantes de las siguientes instituciones: MOPT, CTP, Defensoría de los Habitantes, Consejo Nacional

de Rehabilitación, Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor, Programa de Investigación en Desarrollo urbano sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica. Con el fin de documentar el proceso de discusión se conformó el expediente administrativo OT-272-2014.

El 30 de abril del 2015, mediante el oficio 10-CMTB-2015, la Comisión Ad-Hoc, remitió a la Junta Directiva la propuesta de *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, la cual incorporó, además, valiosos aportes surgidos en las sesiones y foros de discusión antes citados.

El 4 de mayo del 2015, mediante el acuerdo 02-19-2015, de la sesión extraordinaria 19-2015, la Junta Directiva aprobó, con carácter, de firme, someter al trámite de audiencia pública la propuesta de *“Metodología para la fijación de tarifas para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, contenida en el oficio 10-CMTB-2015.

La audiencia pública para someter a conocimiento de la ciudadanía dicha propuesta, se convocó para el 15 de junio de 2015. Esa convocatoria fue publicada en el en el diario oficial La Gaceta N° 97, del 21 de mayo de 2015.

El 9 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia solicitó a la Aresep referirse a los hechos planteados en el recurso de amparo presentado por la Asociación Consumidores de Costa Rica, tramitado bajo el expediente N° 15-007888-0007-CO, contra la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*.

El 11 de junio del 2015, mediante el acuerdo 07-25-2015, del acta de la sesión ordinaria 25-2015, la Junta Directiva resolvió con carácter de firme, posponer hasta por 40 días naturales la audiencia pública programada para el 15 de junio de 2015, en el entendido de que dicho plazo permitiría un mayor grado de estudio a dicha propuesta y que, dado el caso de que se dieran observaciones o posiciones, se presenten como corresponde en el proceso de audiencia pública.

El 16 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia solicitó a la Aresep referirse a los hechos planteados en el recurso de amparo presentado el señor José Antonio Rojas Hernández, en su calidad de presidente de la Asoprouuario, tramitado bajo el expediente N° 15-008199-0007-CO, contra la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*.

El 16 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia solicitó a la Aresep referirse a los hechos planteados en el recurso de amparo presentado por el señor Juan Manuel Cordero González en su condición de Defensor Adjunto de los Habitantes de la República, tramitado bajo el expediente N° 15-008332-0007-CO, contra la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”* y ordenó suspender la audiencia pública que se realizaría el 15 de junio de 2015, en el marco de la tramitación del expediente administrativo número OT-104-2015.

El 18 de junio del 2015, mediante el acuerdo 03-26-2015, del acta de la sesión ordinaria 26-2015, la Junta Directiva resolvió, con carácter de firme, dejar sin efecto lo establecido en el numeral 1) del acuerdo 07-25-2015 del acta de la sesión ordinaria 25-2015, celebrada el 11 de junio de 2015, así como dejar sin efecto parcialmente, lo dispuesto en el numeral 2) del mismo acuerdo, en el entendido de que, una vez que resolviera la Sala Constitucional el recurso de amparo presentado por el Defensor Adjunto de los Habitantes, dicho órgano colegiado decidiera lo que considere pertinente.

El 30 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia notificó a la Aresep, la resolución N° 2015009456 de las 09:05 horas del 27 de junio del 2015, donde se declara sin lugar el recurso de amparo tramitado bajo el expediente N° 15-007888-0007-CO, presentado por la Asociación Consumidores de Costa Rica.

El 22 de julio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia notificó a la Aresep, la resolución N° 201510568 de las 09:20 horas del 17 de julio del 2015, donde se declara sin lugar el recurso de amparo tramitado bajo el expediente N°15-008199-0007-CO, presentado por el señor José Antonio Rojas Hernández en su calidad de presidente de la Asoprouuario.

El 28 de julio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia notificó a la Aresep, la resolución N° 20155011101 de las 09:05 horas del 24 de julio del 2015, donde se declara sin lugar el recurso de amparo tramitado bajo el expediente N°15-008332-0007-CO, presentado por el señor Juan Manuel Cordero González en su condición de Defensor Adjunto de los Habitantes.

El 29 de julio del 2015, mediante el oficio DH-DAEC-0561-2015, la señora Monserrat Solano Carboni, Defensora de los Habitantes, invitó a la Aresep a participar en las *“Jornadas de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica”*, celebradas los días 17 y 18 de agosto del 2015 en las instalaciones de la Defensoría de los Habitantes.

El 12 de agosto del 2015, mediante el oficio 713-RG-2015, el Regulador General comunicó a la Defensoría de los Habitantes, la aceptación de la Junta Directiva de la invitación a las jornadas de reflexión celebradas en las instalaciones de la Defensoría de los Habitantes, para lo cual instó a la Administración a participar. Para ello, designó un grupo de funcionarios y aclaró el alcance de su participación, en el entendido de que la aprobación de las metodologías tarifarias es competencia exclusiva de la Junta Directiva.

El 24 de agosto del 2015, mediante el oficio DH-DAEC-0641-2015, la señora Montserrat Solano Carboni, Defensora de los Habitantes, comunicó a la Aresep, las matrices que sistematizan la información generadas en las mesas de trabajo en las jornadas de reflexión celebradas los días 17 y 18 de agosto de 2015, así como un resumen de las principales conclusiones compartidas por los participantes. Estos documentos, y toda la información recabada en todas las instancias de diálogo que mediaron con anterioridad, fueron debidamente ponderados para estructurar la versión final de la metodología.

En los días 20 y 31 de agosto, 10 de setiembre y 15 de octubre de 2015, en las sesiones 038-2015, 041-2015, 045-2015 y 051-2015, respectivamente, la Junta Directiva discutió y analizó las propuestas de cambios a la *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, producto de los resultados obtenidos en la *“Jornada de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica”*, organizada por la Defensoría de los Habitantes.

El 2 de setiembre del 2015, la Aresep recibió oficio DFOE-SD-1175 del 11 de agosto del 2015, donde la Contraloría General de la República, considerando lo indicado en el oficio 582-SJD-2015 del 24 de julio de 2015 y teniendo conocimiento de que la Aresep fue notificada el 28 de julio de 2015 sobre la resolución de Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia N.º 20155011101 del 24 de julio de 2015, donde se desestima el recurso de amparo interpuesto por la Defensoría de los Habitantes, contra dicha metodología, ese Ente Contralor concedió la ampliación de plazo solicitada, estableciendo el 05 de noviembre de 2015, como la fecha para el cumplimiento de la disposición 4.7 contenida en el informe DFOE-EC-IF-13-2012.

El 29 de octubre del 2015, mediante el oficio 022-CMTB-2015, la Comisión Ad-Hoc, remitió a la Junta Directiva la propuesta de *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*.

En la sesión ordinaria N.º 054 del 29 de octubre de 2015, la Junta Directiva conoció los siguientes oficios y propuestas: i) Oficio 022-CMTB-2015 de la Comisión Ad-Hoc con la propuesta de *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*; ii) Oficio 1573-IT-2015/107033 de la Intendencia de Transportes relacionada con los requisitos de admisibilidad correspondientes con los nuevos requerimientos de la metodología en marras.

En la sesión extraordinaria N.º 055 del 02 de noviembre de 2015, la Junta Directiva conoció los siguientes oficios y propuestas: i) Oficio 023-CMTB-2015 de la Comisión Ad-Hoc con la propuesta de *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*; ii) Oficio 1573-IT-2015/107033 de la Intendencia de Transportes relacionada con los requisitos de admisibilidad correspondientes con los nuevos requerimientos de la metodología en marras.

En la sesión ordinaria N.º 056 del 05 de noviembre de 2015, la Junta Directiva conoció los siguientes oficios y propuestas: i) Oficio 024-CMTB-2015 de la Comisión Ad-Hoc con la propuesta de *“Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*; ii) Oficio 1573-IT-2015/107033 de la Intendencia de Transportes relacionada con los requisitos de admisibilidad correspondientes con los nuevos requerimientos de la metodología en marras.

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 N.º 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, definidos en el artículo 5 de esa Ley. Con esta base, la Aresep es el ente competente para fijar las tarifas y precios de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima

de los servicios públicos enumerados en dicho artículo 5., dentro de los cuales se encuentra el transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.

Para fijar tarifas y establecer las metodologías, la Ley confiere a la Aresep competencias exclusivas y excluyentes. Esto ha sido confirmado por la Procuraduría General de la República, en los dictámenes C-329-2002 y C-416-2014, así como en 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:

“(…) 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.” (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 regulatorias, debe considerarse lo dispuesto en la Ley 7593, específicamente en los artículos 1, 3, 31 y 45, así como en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública.

A continuación se transcriben los artículos de la Ley N° 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 Aresep, 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 (RIOF)*, se encuentra facultada para dictar las metodologías regulatorias que se aplica en los diversos sectores regulados bajo su competencia. Dicho reglamento fue publicado en el Alcance N°101 a La Gaceta No. 105, del 3 de junio del 2013 y sus reformas. El procedimiento seguido para tal efecto, fue el de la celebración de 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 Aresep es la competente para emitir los modelos o metodologías tarifarias de los servicios públicos regulados, incluyendo el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para lo cual se debe seguir el procedimiento de audiencia pública en el que se garantice la participación ciudadana, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 7593. Estos modelos o metodologías 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 una metodología tarifaria para el servicio de transporte público remunerado de personas.

2.2 Contextualización del servicio de transporte público por autobús

El servicio de transporte público de personas, modalidad 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 MOPT, para operar en rutas previamente definidas por ese órgano. Actualmente, el período máximo por el que se otorga una concesión para brindar el servicio es de hasta 7 años.

El servicio de transporte público, modalidad autobús, es provisto por unas 4.654 unidades¹, distribuidas en unas 393 empresas², trabajando en 690 rutas² que representan unas 3.570 tarifas.² La antigüedad promedio de la flota actualmente autorizada para la prestación del servicio es de 7,1 años.

2.3 De los cambios propuestos en las variables

En particular la presente metodología considera:

Sobre reglas de cálculo tarifario y el valor de las unidades de transporte

Se definen dos tipos de reglas de cálculo tarifario para la aplicación de esta metodología. La primera regla considera definir un valor tarifario de las unidades para cada tipo de vehículo utilizado en la ruta, el cual corresponderá al valor en dólares establecido en la resolución 008-RIT-2014 del 05 de febrero de 2014 o cualquier otra que la sustituya antes de la entrada en vigencia de esta metodología, multiplicado por el tipo de cambio utilizado en el informe técnico que da sustento a dicha resolución. La segunda regla se aplica para aquellos vehículos que queden autorizados en acuerdos posteriores a la fecha de corte en la que se haga eficaz (se publique) esta metodología. Para estas unidades se utilizará la valoración de las unidades según los datos de precios reportados por el Ministerio de Hacienda. De esta manera, se obtiene un valor (en colones) de autobús nuevo para cada tipo de vehículo. En concreto:

- i) Se utiliza la fuente oficial que determina el valor de las unidades de autobús. Dicha valoración se realiza de conformidad con lo indicado en los artículos 9, 10, y 13 de la Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18^a Consejo Arancelario y Aduanero CA y sus reformas, Ley N°7088. Se indica en el artículo 10 de dicha Ley, que le corresponde al Poder Ejecutivo actualizar la lista de valores de los vehículos citados. Además se establece que el valor en el mercado interno de los bienes será determinado por la Dirección General de la Tributación del Ministerio de Hacienda para cada marca, año, carrocería y estilo, según la lista que deberá publicarse en La Gaceta. Indica el artículo 58 del Reglamento de Organización y Funciones de la Dirección General de Tributación Directa, Decreto N°35688-H del 21 de enero del 2012 y sus reformas, que la Dirección General de Tributación es la entidad responsable de la valoración de bienes inmuebles y muebles. Por lo tanto, para los efectos de valorar las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús, que son objeto de la presente metodología, se utilizan las valoraciones provenientes de la fuente oficial antes mencionada. Dichos valores se pueden verificar (transparencia de la información). En este mismo contexto, se cuenta con la totalidad de los datos de los valores de la población inscrita (de autobuses).
- ii) Se tendría la base de datos que representa la población total de los autobuses inscritos para la prestación del servicio de transporte público. Estos datos incorporan características de los autobuses como por ejemplo: tipo de autobús, año de fabricación, las marcas de los autobuses que componen la flota autorizada, entre otros.
- iii) Se tendría información de los precios o valoraciones de los autobuses de precios de manera periódica y sistemática.

¹ Listado de unidades de transporte público autorizadas a abril 2015 del CTP.

² Informe Preliminar fijación tarifaria extraordinaria del servicio de transporte público, modalidad autobús. Aresep, 16 de febrero 2015. ET-005-2015

- iv) Se estaría en la capacidad de realizar 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 y se estandariza el tipo de moneda a utilizar en la metodología, permitiendo además que las partes interesadas tengan pleno conocimiento del precio que se empleará en las fijaciones tarifarias.
- v) Se establece un procedimiento específico para determinar el valor del vehículo que se va a utilizar para el cálculo tarifario tanto para reglas de cálculo tipo 1 como reglas tipo 2 de acuerdo a lo definido en esta metodología.

En la depreciación de las unidades de transporte

Actualmente, cuando se realizan las fijaciones tarifarias en las rutas de transporte público se utiliza el método de la depreciación acelerada a 7 años, siguiendo el procedimiento de la suma de los dígitos, considerando un valor de rescate de cero. En esta metodología se mantiene esta regla para las unidades de autobús que ya se encuentran en algún acuerdo de flota, antes de la entrada en vigencia de esta metodología. Se establecen nuevas reglas para las unidades que se indiquen en nuevos acuerdos de flota para que empiecen a regir una vez que sea eficaz la metodología. En el

Cuadro 1 de la sección 4.2., se establece cómo se aplicarán estas reglas.

Para aquellas unidades a las que se aplique las reglas de cálculo tarifario tipo 2 (

Cuadro 1) se adopta el método de depreciación acelerada por suma de dígitos, con un valor de rescate del 20%. Lo anterior basado en el criterio original del ente técnico del MOPT en el inciso 15 del Modelo de buses del Ministerio Público de Transportes oficio DGET-020-97 del 14 de enero de 1997, que indica lo siguiente “...15- con relación al cálculo del costo de depreciación referente a la flota; en el modelo se toma el método de depreciación por suma de dígitos; con una vida útil de los vehículo de 7 años, que guarda estrecha relación con la duración de una concesión otorgada a través de un proceso licitatorio. El valor a ser depreciado es de un 80% del precio de un vehículo, considerando por lo tanto un valor residual del 20%”.

En la Rentabilidad del capital invertido en las unidades de transporte

Actualmente, cuando se realizan fijaciones tarifarias en las rutas de transporte público, se utiliza un método para determinar la rentabilidad del capital invertido 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. Esta regla se va a mantener para las unidades de autobús que ya se encuentran en un acuerdo de flota, antes de la entrada en vigencia de esta metodología. Asimismo, para las unidades que se indiquen en nuevos acuerdos de flota, que no hayan estado en acuerdos de flota anteriores, se definen reglas similares en función de la depreciación, con la diferencia de que cambia el factor de rentabilidad asociado, alineado con el método de depreciación para estas unidades con reglas 2.

Las nuevas reglas empiezan a regir una vez la metodología sea debidamente publicada en el diario oficial La Gaceta. En el

Cuadro 1 de la sección 4.2., se establece cómo se aplicarán estas reglas.

En la tasa de rentabilidad

Actualmente, cuando se realizan las fijaciones tarifarias en las rutas de transporte público, la tasa de rentabilidad del capital invertido, se determina como el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR). Esta regla se va a mantener para las unidades de autobús que ya se encuentran en un acuerdo de flota, antes de la entrada en vigencia de esta metodología.

Se establecen nuevas reglas para la determinación la tasa de rentabilidad para las unidades que se indiquen en nuevos acuerdos de flota para que empiecen a regir una vez que sea eficaz esta metodología (ver

Cuadro 1 sección 4.2). En particular, se propone una tasa de rentabilidad anual, aplicando el promedio entre la tasa de interés activa de bancos estatales para “otras actividades” y la tasa de interés básica pasiva. Lo anterior, representa una tasa más precisa y ajustada a la realidad nacional del sector, la cual refleja tanto la porción financiada por entes externos (bancos, financieras, etc.) como aquella porción del capital propio que invierten los prestadores del servicio.

En el precio del combustible

Con respecto al cálculo del precio de combustible, éste se define como el promedio de los precios diarios del semestre calendario natural anterior a la fecha en que tenga lugar la audiencia pública de aplicación de la metodología. Es decir si la fecha de la audiencia se da entre el periodo del 1 de julio al 31 de diciembre, se utilizarán los precios diarios del semestre anterior que cubre del 1 de enero al 30 de junio; de la misma manera, en el caso que la fecha de la audiencia se dé entre el 1 de enero y el 30 de junio se utilizarían los precios del semestre anterior que comprenden del 1 de julio al 31 de diciembre del periodo inmediato anterior. Esto logra: i) dar transparencia al proceso de determinación de este rubro de costo, ya que el precio a considerar en la fijación tarifaria será conocido antes de la fijación, una vez establecida la fecha de la audiencia; 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.

En los costos relacionados con mecánicos, choferes y repuestos y accesorios

Siguiendo los principios de la ciencia y la técnica, se realiza una actualización de coeficientes de choferes, en función de los esquemas operativos de las rutas. Además, se actualiza el cálculo del coeficiente de mecánicos así como el coeficiente de repuestos y accesorios, basado en los factores de recorrido acumulado de cada ruta y la edad promedio de las unidades de autobús relacionados con estos esquemas operativos. Estos últimos, se derivan a partir de la formulación establecida en el “Highway Development and Management (HDM-IV)”.

En relación con el dato del volumen de pasajeros

Actualmente, para determinar el volumen de pasajeros para las fijaciones tarifarias se comparan tres fuentes de información (estadísticas de operación; solicitud de fijación tarifaria y registro histórico reconocido en la última fijación ordinaria) y se utiliza el valor mayor. Además, se utiliza el criterio de aceptar disminuciones en el valor del volumen de pasajeros movilizados, solo si el dato viene respaldado por un estudio técnico aprobado por un acuerdo de la Junta Directiva del CTP.

Esta metodología establece el cálculo del volumen de pasajeros movilizados para cada ruta, ramal o fraccionamiento movilizados, en función de dos fuentes alternativas de información: 1) se tiene como válido el volumen de pasajeros definido en un acuerdo de la Junta Directiva del CTP, el que necesariamente deberá estar sustentado en un estudio técnico realizado de acuerdo con los criterios definidos, de previo, por esa entidad. La presentación de dicho acuerdo o su referencia, es obligatoria y forma parte de los requisitos de admisibilidad para la fijación tarifaria. Alternativamente, de acuerdo con sus competencias regulatorias, la Aresep utilizará los datos provenientes de estudios técnicos de demanda ejecutados, contratados o avalados por ella o contratados al propósito, bajo su supervisión, con firmas o profesionales especializados, en la materia, para verificar o actualizar los datos de demanda de rutas, ramales o fraccionamientos específicas.

Los estudios técnicos que sustenten los acuerdos del CTP, no deberán ser de una antigüedad mayor a tres años antes de la fecha en que se dio la admisibilidad. En cada uno de esos años, el volumen de pasajeros se actualizará según se establezca en la sección 4.13.2, en el apartado correspondiente al volumen mensual de pasajeros.

En aquellos casos en que las autoridades competentes coincidan para una misma ruta, ramal o fraccionamiento con estudios de volumen de pasajeros que sean comparables temporalmente (que compartan como mínimo un rango igual de tiempo y considerando las mismas épocas del año), se escogerán los datos de los volúmenes de pasajeros que representen la mayor cantidad de pasajeros para la ruta, ramal o fraccionamiento para utilizar en el cálculo tarifario, en el periodo objeto de comparación.

Esta metodología permite, además, la flexibilidad de que el acuerdo del CTP sea el que valide las fuentes de registro según estas vayan evolucionando de sistemas de estadísticas manuales a registros de sistemas automatizados de conteo de pasajeros o de sistemas de pago electrónico de tarifa.

Además, se establece que los operadores deben migrar de sistemas de conteo manuales hacia un sistema automatizado de conteo de pasajeros, cuyas características mínimas de software y hardware permitan enviar, de manera remota, (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros) a la Aresep los datos de pasajeros movilizados, en forma desagregada por ruta, ramal, autobús, sentido, fecha, por tipo de usuario (regular y adulto mayor).

Esta metodología establece el cálculo del volumen de pasajeros movilizados para cada ruta, ramal o fraccionamiento, en función de dos fuentes de información: en primera instancia se tendría el acuerdo de pasajeros movilizados de la Junta Directiva del CTP con el estudio técnico que sustenta dicho acuerdo, (fuente que es obligatoria y su presentación será parte de los requisitos de admisibilidad de la fijación tarifaria), y luego, en el caso de que la Aresep, en el ejercicio de sus competencias regulatorias, cuente con un estudio de demanda de volumen de pasajeros comparable al del CTP, de acuerdo a lo dictado por la ciencia y la técnica. De este modo, se utilizará los resultados del estudio existente que no tengan una antigüedad mayor

a tres años. La actualización de estos datos se realizará según se establezca en la sección 4.13.2, en el apartado correspondiente al volumen de pasajeros.

En aquellos casos que con una base comparable (estadísticamente), se tengan disponibles tanto los estudios de demanda del CTP como los de ARESEP, se escogerá el dato que represente el mayor volumen de pasajeros para la ruta, ramal o fraccionamiento para utilizar en el cálculo tarifario.

En caso de la fijación de tarifa para una ruta nueva, el valor de pasajeros movilizados por mes y por ruta corresponderá a la cantidad utilizada en el acuerdo respectivo del CTP.

En relación con el “corredor común” y “fraccionamientos tarifarios”

El corredor común se define cuando una ruta urbana comparte un tramo o recorrido con una o más rutas interurbanas y que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana.

En los costos de sistema automatizado de pago electrónico y seguridad

La metodología incorpora, dentro de la estructura de costos, lo correspondiente a la depreciación y rentabilidad de los activos fijos asociados con el sistema automatizado de pago electrónico y seguridad, los cuales serán establecidos en la resolución que la Aresep emita al respecto, respetando el principio de participación ciudadana pertinente. Lo anterior en el entendido de que, una vez que se establezca el uso obligatorio de estos equipos, estos sean considerados dentro de las fijaciones tarifarias.

En los costos asociados a los estudios de la calidad del servicio

Esta metodología incorpora los costos fijos asociados a los estudios de medición de la calidad del servicio una vez que estos sean definidos de acuerdo con la normativa vigente. Esto permite que dichos costos se reconozcan tarifariamente ya que benefician tanto al usuario como al operador que brinda el servicio.

En el costo de la infraestructura de apoyo del servicio

Se incorpora la posibilidad de reconocer costos por construcción, mantenimiento o mejoramiento de la infraestructura de apoyo al servicio de transporte por autobús, en la estructura tarifaria. Para la consideración de estos costos, debe mediar de previo, la aprobación o exigencia del CTP. Incluye aspectos tales como alquileres en terminales, construcción de paraderos de autobús, rampas para discapacitados, así como cualquier obra de apoyo al servicio que la normativa del CTP exija para brindar el servicio. Estos costos se incluyen considerando la mejora del servicio y, por ende, el beneficio social del mismo.

Sobre la aplicación de la metodología en caso de información incompleta o inexistente

Se incorpora este apartado (ver sección 4.13.2) que aclara la forma en que se toman los datos para aquellos casos en que la información aportada esté incompleta o es, del todo, inexistente. Para dichos casos se define el procedimiento de obtención de datos con variables aproximadas, el cual establece cómo opera la metodología a partir del tipo de variable a utilizarse para efectos de fijación tarifaria. Se considera, para estos

efectos, las variables principales como precios del vehículo según tipo definido para la ruta, precios de los insumos considerados para brindar el servicio de transporte público de autobús (ver sección 4.5), costos de los sistemas que se reconocen en el servicio (ver secciones 4.4.7 a 4.4.9), y por último, pero no menos importante, el dato de demanda que corresponde al volumen de pasajeros mensuales de cada ruta, ramal o fraccionamiento. Para este último se incluye el procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos a partir del esquema operativo autorizado de la ruta.

Esta sección representa una mejora metodológica para brindar transparencia sobre la toma de datos para los casos con información incompleta o inexistente. De nuevo, esto beneficia a las partes interesadas (usuarios y operadores) en el servicio de transporte público modalidad autobús, al definir, de previo, reglas claras y transparentes.

3 ALCANCE Y OBJETIVOS DE LA METODOLOGÍA

3.1 Alcance

La presente metodología se aplica para la fijación ordinaria de las tarifas de las rutas de servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, que operan en el país, ya sea para atender las solicitudes de fijación ordinaria planteadas por los prestadores del servicio u otros actores facultados por la Ley, así como para efectuar fijaciones tarifarias ordinarias, de oficio, por parte de la Aresep.

3.2 Objetivos

1. Sistematiza y formaliza un nuevo procedimiento de fijación tarifaria ordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, que sea transparente y sin márgenes de discrecionalidad.
2. Contar con procedimientos de cálculo de tarifas que sean unívocos, claros y verificables.
3. Establecer un marco regulatorio adecuado que asegure el cumplimiento del principio de servicio al costo, propicie la sostenibilidad financiera del servicio en el largo plazo y satisfaga los derechos de los usuarios, en términos de tarifas y calidad del servicio.

4 DEFINICIÓN DE LA METODOLOGÍA

4.1 Fórmula general de la metodología

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

$$T_r = \frac{CT_r}{P_r} \quad \text{con } Pr > 0 \quad \text{Ecuación 1}$$

Donde:

T_r = Tarifa por pasajero de la ruta “r”.

CT_r = Costos totales mensuales de la ruta “r” (ver ecuación 2).

P_r = Volumen mensual de pasajeros movilizados en la ruta “r” (ver ecuación 53).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

La tarifa que deberá pagar un usuario para una ruta (T_r) estará determinada por el costo total mensual de brindar el servicio, incluyendo una rentabilidad o retribución mensual sobre la base tarifaria, en donde también se contabiliza la cantidad de pasajeros mensuales que utilizan y pagan el servicio en esa ruta por mes.

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”. Posteriormente, en la sección 4.8.1 de la presente metodología, se describe el procedimiento equivalente de cálculo de la tarifa, basado en el concepto de costo por kilómetro por vehículo, que resulta 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 por un kilómetro de desplazamiento en la prestación del servicio de transporte. 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), que representa el nivel promedio de ocupación de pasajeros en una determinada ruta.

4.2 Aplicación de reglas para el cálculo tarifario

Los siguientes conceptos, entre otros, se utilizarán en la presente metodología:

Año de aplicación de la metodología: el año que en el cual se realiza la fijación tarifaria.

Año de corte: el año en el cual la metodología se hace eficaz, es decir, entra en vigencia una vez aprobada y publicada en el diario oficial La Gaceta.

Año de fabricación de la unidad (también denominada año modelo): el año en el cual el autobús fue fabricado según el Registro Nacional de la Propiedad.

Edad de la unidad: se medirá en años y se entenderá como la diferencia entre el año de aplicación de la metodología y el año de fabricación de la unidad (de acuerdo con lo indicado en la sección 4.12.2.d.). Para aquellos casos en que un prestador de servicio disponga de unidades autorizadas por el ente competente (CTP) con el año de fabricación mayor al año de aplicación de la metodología, la edad para estos casos se considerará igual a cero.

Fecha de corte: la fecha (día, mes y año) en la cual la metodología entra en vigencia, una vez aprobada y publicada en el diario oficial La Gaceta.

Valor tarifario: se refiere al valor asignado al vehículo al momento de la fijación tarifaria según el criterio de valoración que se le aplique al tipo de vehículo (sección 4.9.).

Reglas de aplicación:

Para efectos de la aplicación de la presente metodología, en el siguiente cuadro se establecen los criterios con los cuales se clasifican las unidades de autobús (vehículos) con el fin de determinar los valores de rentabilidad y depreciación asociados a los mismos, al igual que el valor de la unidad de autobús respectiva³. Estos criterios de clasificación rigen para las inversiones, definiendo el método de depreciación, rentabilidad y valorización que aplica sobre aquellas inversiones que se han realizado con anterioridad y hasta la fecha de corte (reglas tipo 1), así como las que se realicen con posterioridad a la fecha de corte en que entra en vigencia la metodología (reglas tipo 2). La Intendencia de Transporte conformará un registro de la flota autorizada a partir de la información certificada por el Consejo de Transporte Público (CTP).

Cuadro 1. Clasificación de los vehículos según reglas de cálculo tarifario

Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1	Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2
Unidades que a la fecha de corte se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP	Unidades que a la fecha de corte no se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP *Se asume que estas unidades no han estado en acuerdos de flota anteriores

Esta división de reglas se aplica sobre la inversión en la flota vehicular y los costos relacionados. Entre estos costos relacionados al valor de la unidad, se encuentran la depreciación de maquinaria y equipo, la rentabilidad del capital invertido en flota, rentabilidad de maquinaria y equipo, rentabilidad de proveeduría y el costo de otros gastos que también se estima a partir del valor del bus que aplique.

4.3 Estructura general de costos

La estructura general de costos considerados en la tarifa incluye los costos totales (CT_r) 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. Se incluye, además, una rentabilidad sobre el capital invertido en activos necesarios para la prestación del servicio. En la metodología todos los cálculos se refieren a un periodo de un mes. Así, la formulación general para el cálculo de los costos totales y la rentabilidad sería la siguiente:

$$CT_r = CF_r + CV_r + RT_r \quad \text{Ecuación 2}$$

Donde:

- CT_r = Costos totales mensuales en la ruta “r”.
- CF_r = Costos fijos mensuales en la ruta “r”.
- CV_r = Costos variables mensuales en la ruta “r”.
- RT_r = Rentabilidad mensual del capital para la operación en la ruta “r”.

³ Ver sección 4.9

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 prestan 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 (pasajeros transportados), debido a que estos son causados independientemente del trabajo de los vehículos y están relacionados con el tiempo y no con los kilómetros recorridos por el vehículo. Estos costos se obtienen de la suma de los ítemes que lo componen, dentro de los que se incluye: 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 (pasajeros transportados) en un período determinado de tiempo. Estos se ven afectados por la operación diaria de los vehículos. Dichos costos se obtienen de la suma de los ítemes: combustibles, llantas, aceite de motor, aceite de caja de cambios, aceite diferencial, liquido de freno, y grasa, todos estos por ser insumos 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 rentabilidad mensual (RT_r) sobre el capital invertido en activos se obtiene de la suma de la rentabilidad de capital invertido en activos fijos y la rentabilidad del capital de proveeduría necesario para la prestación del servicio de transporte.

4.4 Costos fijos

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

$$CF_r = CDAF_r + CPOM_r + CPA_r + GA_r + CRA_r + CSPE_r + CECS_r + CIAS_r + OG_r$$

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”.

$CSPE_r$ = Costo mensual del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad en la ruta “r”.

$CECS_r$ = Costo mensual de los estudios de calidad del servicio en la ruta “r”.

- $CIAS_r$ = Costo mensual de infraestructura de apoyo al servicio en 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 en que se calcula se presenta seguidamente.

4.4.1 Costos por depreciación de activos fijos

Los costos mensuales de depreciación de los activos fijos ($CDAF_r$) están compuestos 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 sistema automatizado de conteo de pasajeros y la depreciación del equipo del sistema automatizado de pago electrónico, según la siguiente ecuación:

$$CDAF_r = CDF_r + CDMEI_r + CDSCP_r \quad \text{Ecuación 4}$$

Donde:

- $CDAF_r$ = Costo mensual de depreciación de 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 4.4.1.a
- $CDMEI_r$ = 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 4.4.1.b
- $CDSCP_r$ = Costo mensual de depreciación del sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta “r”. El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 4.4.1.c.
- 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 monto total de depreciación anual de la flota autorizada y conformarlo en una cuota mensual, que permite distribuir la depreciación a través de su vida útil, con el fin de permitir su reposición. Este cálculo incluye la depreciación que se obtiene a través de los cálculos de las depreciaciones de los vehículos cuando se aplican las reglas de cálculo tarifario 1 y cálculo tarifario 2. La inclusión del costo de depreciación permite que se reconozca al prestador del servicio el desgaste del capital invertido como consecuencia de su utilización, envejecimiento u obsolescencia.

Considerando lo definido sobre el valor de las unidades de transporte en la sección 4.9 de esta metodología, se establecen los siguientes criterios en la determinación de los factores de depreciación según el año de fabricación de la unidad.

- i. Para los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

Para estas unidades se les continuará aplicando 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. Los factores de depreciación anual y acumulada para cada edad de las unidades que conforman la flota autorizada se especifican en el Cuadro 2. Para aquellas unidades de más de 7 años de edad no les corresponde ningún monto por depreciación en la tarifa debido a que se han depreciado al 100%, por lo que su factor de depreciación correspondiente es cero.

Cuadro 2. Factores de depreciación anual de la flota por edad de la unidad para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

Edad de la unidad de transporte público (años)	Factor anual de depreciación fdf_b^α	Factor de depreciación anual acumulada $fdfa_b^\alpha$
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

Para este tipo de unidades, el cálculo del monto mensual de depreciación se hace a partir de la siguiente ecuación:

$$CDF_r^\alpha = \frac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} fdf_b^\alpha * VTAN_{br}^\alpha * F_{br}^\alpha \right] \quad \text{Ecuación 5}$$

Donde:

CDF_r^α = Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”. Este rubro estará expresado en colones.

fdf_b^α = Factor de depreciación anual de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad “b” del conjunto de unidades “ α ”. Los factores anuales de depreciación de las unidades que conforman la flota autorizada según la edad “b”, se obtendrán del Cuadro 2 según corresponda.

$VTAN_{br}^\alpha$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos de edad “b” del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”. Los valores tarifarios indicados se determinan según lo indicado en la sección 4.9 de esta metodología, expresados en colones.

F_{br}^α = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”.

- α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.
 b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
 r = Ruta de transporte remunerado de personas.

ii. *Para los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2*

Para estas unidades se aplica el método de depreciación de suma de los dígitos de los años (depreciación acelerada), considerando siete años de vida útil, con valor de rescate del 20% al cabo de ese período. Los factores de depreciación anual y acumulada para cada edad de las unidades que conforman la flota autorizada se especifican en el Cuadro 3.

Es importante recalcar que en el momento de la tramitación de esta metodología, 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” (publicado en La Gaceta N° 169 del 5 de setiembre de 2001). Para efectos regulatorios, dicha edad máxima utilizable se podrá modificar de conformidad con lo establecido en los cambios que se introduzcan en normativas vinculantes.

Cuadro 3. Factores de depreciación anual de la flota por edad de la unidad para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

Edad de la unidad de transporte público (años)	Factor anual de depreciación fdf_b^γ	Factor de depreciación anual acumulada $fdfa_b^\gamma$
0	0,00000	0,00000
1	0,20000	0,20000
2	0,17143	0,37143
3	0,14286	0,51429
4	0,11429	0,62857
5	0,08571	0,71429
6	0,05714	0,77143
7	0,02857	0,80000
Más de 7	0,00000	0,00000

El costo por depreciación mensual de este tipo de unidades se da mediante la siguiente ecuación:

$$CDF_r^\gamma = \frac{1}{12} * \sum_{b=0}^{15} (fdf_b^\gamma * VTAN_{br}^\gamma) \quad \text{Ecuación 6}$$

Donde:

CDF_r^γ = Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ”. Este rubro estará expresado en colones.

$VTAN_{br}^{\gamma}$ = Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

fdf_b^{γ} = Factor de depreciación anual de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad “b” del conjunto de unidades “ γ ”. Los factores anuales de depreciación de las unidades que conforman la flota autorizada según la edad “b”, se obtendrán del Cuadro 3 según corresponda.

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

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

El costo total mensual de depreciación será la suma de los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1 y los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 que están inscritos en la flota autorizada, combinando la ecuación 5 con la ecuación 6 anterior, tal como lo indica la siguiente ecuación.

$$CDF_r = CDF_r^{\alpha} + CDF_r^{\gamma} \quad \text{Ecuación 7}$$

Donde se utilizan las mismas variables de las dos anteriores ecuaciones:

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

CDF_r^{α} = Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”. Este rubro estará expresado en colones (Ver ecuación 5).

CDF_r^{γ} = Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ”. Este rubro estará expresado en colones (Ver ecuación 6).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

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 con reglas de cálculo tarifario tipo 1 y tipo 2, que conforman la flota autorizada de la ruta. La estimación de este valor toma en cuenta la cantidad de unidades, los valores tarifarios según la edad obtenida a partir del año de fabricación y del tipo de vehículo utilizado en la ruta con las distintas reglas que aplican sobre la base tarifaria según se definió en el Cuadro 1.

El costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones se estima finalmente al multiplicar los valores tarifarios de ambos grupos de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1 y tipo 2 por el coeficiente de depreciación mensual de maquinaria, equipo e instalaciones que se expresa conjuntamente según la ecuación siguiente:

$$CDMEI_r = cdmei * (VTAF_r^\alpha + VTAF_r^\gamma) \quad \text{Ecuación 8}$$

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 4.

Cuadro 4. Coeficiente de depreciación mensual maquinaria, equipo e instalaciones para cualquier tipo de ruta.

Coeficiente de depreciación mensual maquinaria, equipo e instalaciones
0,0001

VTAF_r^α = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “α” (ver ecuación 84).

VTAF_r^γ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “γ” (ver ecuación 89).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

El valor del coeficiente incluido en el Cuadro 4 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorporen los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

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

La depreciación del sistema automatizado de conteo de pasajeros (*CDSCP_r*) se obtiene al estimar el monto total de depreciación de equipos necesarios para cada unidad 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 para este activo, en la metodología, es de línea recta, considerando que el activo sufre un desgaste igual y constante con el paso del tiempo, a lo largo de la vida útil de éste. Con el fin de determinar la depreciación del equipo necesario para cada unidad, se considera un equipo electrónico especializado, con un porcentaje de depreciación anual según lo establecido, en el artículo 8 de la Ley N.º 7092 (Ley del Impuesto sobre la Renta) y sus reformas, y concretamente el artículo 12, inciso h) y Anexo 2 del Decreto N.º 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 2 mencionado). En el Cuadro 5 se muestra el factor de depreciación anual y la vida útil para el sistema automatizado de conteo de pasajeros para cada una de las unidades:

Cuadro 5. Factor de depreciación anual para el sistema automatizado de conteo de pasajeros

Tipo de Activo	Factor anual de depreciación $fdscp$	Vida útil (años)
Sistema automatizado de conteo de pasajeros	0,2000	5

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

$$CDSCP_r = \frac{1}{12} * [fdscp * VNSCP * F_r] \quad \text{Ecuación 9}$$

Donde:

$CDSCP_r$ = Costo mensual de depreciación del sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones.

$fdscp$ = Factor de depreciación anual para el sistema automatizado de conteo de pasajeros. Este factor se detalla en el Cuadro 5.

$VNSCP$ = Valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros. El valor del equipo necesario para cada unidad se determina según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.

F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Esto comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El procedimiento de cálculo de la depreciación, la vida útil y valor de rescate, del activo sistema automatizado de conteo de pasajeros y sus correspondientes factores anuales de depreciación, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep. Estos

estudios se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de esta metodología.

El reconocimiento del costo mensual de la depreciación del sistema automatizado de conteo de pasajeros definido dentro de esta metodología, se realizará en las fijaciones tarifarias que se realicen seis meses naturales posteriores desde la entrada en vigencia de esta metodología. Este plazo anterior se establece considerando el tiempo que debe tener el operador para comprar, instalar y probar el equipo automatizado de conteo de pasajeros. El plazo establecido permite la adaptación de cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología.

4.4.2 Costos en personal de operación y mantenimiento

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

$$CPOM_r = CSCH_r + CSD_r + CSMA_r \quad \text{Ecuación 10}$$

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 4.4.2.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 4.4.2.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 4.4.2.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 6. Se utilizan los salarios mínimos por jornada ordinaria para el sector privado de la siguiente manera:

Cuadro 6. Tipo de trabajador según ocupación

Sigla Salario	Personal de Operación y Mantenimiento por Ocupación	Categoría de Salario Mínimo	Sigla Categoría ⁽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.

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

Para obtener el salario mensual en 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 (6 días semanales laborales x 52 semanas anuales /12 meses = factor de días laborales). Lo anterior se establece 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, aplicando al salario, los porcentajes que se describen en Cuadro 7, y por último, se multiplica por el coeficiente de sobresueldo de 20%, definido por el tipo de jornada laboral para los salarios en los que aplique.

Cuadro 7. Cargas sociales según la legislación vigente

Cargas sociales	Porcentaje	Fuente
Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) Seguro de Enfermedad y Maternidad	9,25	Subárea de Facturación, Centro de contacto. CCSS.
CCSS Seguro de Invalidez, Vejez y Muerte	5,08	
Banco Popular y de Desarrollo Comunal (BPDC)-Cuota	0,25	
BPDC – Aporte	0,25	
Instituto Nacional de Aprendizaje (INA)	1,50	
Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS)	0,50	
Fondo de Capitalización Laboral – FCL	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	1. Ley 2412 y sus reformas, Sueldo adicional o Ley del Aguinaldo en Empresa Privada. 2. 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 7 pueden variar si se modifica la legislación, y se utilizarán los valores vigentes al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología. 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 CIU 6021 (“Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas. 3ra. Revisión, CIU 3”) según el manual tarifario del Instituto Nacional de Seguros (INS), vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología. La Intendencia de Transporte (IT) realizará las gestiones necesarias, ante el INS, para que al primer día hábil de febrero se conozca el porcentaje correspondiente al riesgo de trabajo y sea utilizado en las fijaciones tarifarias los siguientes doce meses. Este plazo anterior se define contemplando el tiempo para tramitar la información ante el INS del manual tarifario para riesgos de trabajo.

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:

$$CSCH_r = (cch_r * SCH * F_r) * (1 + CS) \quad \text{Ecuación 11}$$

Donde:

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

cch_r = Coeficiente de necesidades de choferes por vehículo de la ruta “r”. Este coeficiente es derivado a partir de las necesidades de conductores derivadas del esquema operativo autorizado para la ruta “r”, de acuerdo al procedimiento descrito en la sección 4.10.

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 esta metodología, según la ocupación indicada en el Cuadro 6 anterior, y multiplicado por 26 días laborales correspondiente al factor de días laborales para obtener el valor mensual.

F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.

CS = Factor de cargas sociales según la legislación vigente. Ver Cuadro 7.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Los valores del Cuadro 6 y Cuadro 7, 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 esta metodología. 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:

$$CSD_r = (cd * SD * F_r) * (1 + csd) * (1 + CS) \quad \text{Ecuación 12}$$

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 8.

Cuadro 8. Coeficiente de necesidades de despachadores o chequeadores para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de necesidades de chequeadores (chequeador/vehículo)
0,30

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 esta metodología, según la ocupación indicada en el Cuadro 6 anterior, y multiplicado por 26 días laborales correspondiente al factor de días laborales para obtener el valor mensual.

F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.

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 9.

Cuadro 9. 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 7.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Los valores del Cuadro 6 y Cuadro 7, 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 esta metodología. 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:

$$CSMA_r = (cm_r * SM * F_r) * (1 + CS)$$

Ecuación 13

Donde:

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

- cm_r = Coeficiente de necesidades de mecánicos en la ruta “r”. Ver Ecuación 14 y 18.
- 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 esta metodología, según la ocupación indicada en el Cuadro 6 anterior, y multiplicado por 26 días laborales correspondiente al factor de días laborales para obtener el valor mensual.
- F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- CS = Factor de cargas sociales según la legislación vigente. Ver Cuadro 7.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El coeficiente de necesidades de mecánicos en la ruta “r” es derivado del modelo HDM-IV, tal y como se indica en el Anexo 4 y está relacionado con la cantidad de horas de mano de obra, obtenidas a partir del kilometraje acumulado que en promedio tiene la flota autorizada en la ruta tal como se muestra en la siguiente ecuación:

$$cma_r = LH_r * \left(\frac{12 * RPM_r}{1000} \right) * \left(\frac{1}{48 * 52} \right) \quad \text{Ecuación 14}$$

Donde:

- cma_r = Coeficiente de necesidades de mecánicos por vehículo en la ruta “r”.
- LH_r = Número de horas de mano de obra para mantenimiento por cada 1000 km en la ruta “r”. Este coeficiente es derivado del modelo HDM-IV, tal y como se indica en el Anexo 4 y está relacionado con el consumo estandarizado de partes por cada 1000 km de la ruta “r”.
- RPM_r = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.8 (ecuación 60).
- r = Ruta de transporte remunerado de personas

La ecuación anterior se multiplica por el factor de días semanales laborales que tiene el mecánico anualmente expresado como la división de 1 mecánico para 48 horas semanales por 52 semanas al año.

El número de horas de mano de obra para mantenimiento por cada 1000 km en la ruta “r” está dado por la expresión:

$$LH_r = 293,44 * [PARTS_r]^{0,517} \quad \text{Ecuación 15}$$

Donde:

- LH_r = Número de horas de mano de obra para mantenimiento por cada 1000 km en la ruta “r”. Este coeficiente es derivado del modelo HDM-IV, tal y como se indica en el Anexo 4 y está relacionado con el consumo estandarizado de partes por cada 1000 km de la ruta “r”.

$PARTS_r$ = Coeficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 km de recorrido de la flota, como fracción del precio de reemplazo del autobús en la ruta “r”. Este coeficiente es derivado del modelo HDM-IV, tal y como se indica en el Anexo 4.

r = Ruta de transporte remunerado de personas

El valor de 293,44 corresponde a un valor constante obtenido según el modelo HDM-IV para definir el número de horas de mantenimiento.

El coeficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 km se obtiene de la expresión:

$$PARTS_r = [CKM_r]^{0,483} * [3,00 \times 10^{-6}] \quad \text{Ecuación 16}$$

Donde:

$PARTS_r$ = Coeficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 km de recorrido de la flota, como fracción del precio de reemplazo del autobús en la ruta “r”. Este coeficiente es derivado del modelo HDM-IV, tal y como se indica en el Anexo 4.

CKM_r = Kilometraje anual acumulado para la edad promedio de flota autorizada en la ruta “r”.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El kilometraje acumulado para edad promedio de la flota autorizada en la ruta “r” se obtiene de la ecuación:

$$CKM_r = EPF_r * 12 * RPM_r \quad \text{Ecuación 17}$$

Donde:

CKM_r = Kilometraje anual acumulado para la edad promedio de flota autorizada en la ruta “r”.

EPF_r = Edad promedio de la flota autorizada en la ruta “r”. Corresponde al promedio simple de los años de fabricación de la flota autorizada menos el año en el que se realiza la fijación tarifaria a partir de la aplicación de esta metodología.

RPM_r = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.8 (ecuación 60).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Según lo anterior, para el cálculo de mecánicos se utiliza el valor menor (en función del mínimo (Mín)) entre la estimación del coeficiente por el modelo HDM-IV “ cma_r ” y el coeficiente del modelo vigente que es de 0,80 mecánicos, tal como lo expresa la siguiente ecuación:

$$cm_r = \text{Mín}(cma_r, 0,80) \quad \text{Ecuación 18}$$

Donde:

cm_r = Coeficiente de necesidades de mecánicos en la ruta “r”.

cma_r = Coeficiente de necesidades de mecánicos por vehículo en la ruta “r”.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El procedimiento de determinación del valor del coeficiente de necesidades de mecánicos, estará sujeto 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.4.3 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:

$$CPA_r = cpa * CPOM_r \quad \text{Ecuación 19}$$

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 10.

Cuadro 10. 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 4.4.2.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de personal administrativo estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep. Este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.4.4 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 vehicular, los cánones (del Consejo de Transporte Público y de Aresep). Estos conceptos corresponden a un monto por cada una de las unidades autorizadas para la prestación del servicio. Adicionalmente se incluyen cuando corresponda, los peajes y/o pago de transbordador(es). La ecuación de cálculo se presenta a continuación:

$$GA_r = GDC_r + GSV_r + GRTV_r + GAR_r + GCTP_r + GP_r \quad \text{Ecuación 20}$$

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 4.4.4.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 4.4.4.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 4.4.4.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 4.4.4.d
- $GCTP_r$** = 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 4.4.4.e
- GP_r** = Gasto mensual de los peaje(s) y/o pago de transbordador(es) en la ruta “r”. El procedimiento para obtener este gasto se detalla en la sección 4.4.4.f
- 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 en la que se aplique esta metodología y determinada por el ente correspondiente.

Con excepción de los peajes y/o el gasto por transbordador, todos se calculan con base en la tarifa oficial anual o semestral, multiplicada por el tamaño de la flota, y el factor de días laborales correspondiente para obtener el valor mensual. En el caso de los peajes y/o pago de transbordos, 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, y el monto que defina la Ley 7088 y sus reformas (Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero CA), el timbre por Fauna Silvestre y un

impuesto de ventas sobre el seguro obligatorio automotor. Se calcula de la siguiente manera (igual para todos los vehículos):

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

Ecuación 21

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.
- VL₇₀₈₈*** = 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”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- 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 saber: la Ley No. 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 de dicha Ley y sus reformas), el impuesto a favor de las municipalidades, el impuesto a la propiedad de vehículos definido por el Ministerio de Hacienda (MH) (monto establecido conforme al artículo 9, inciso f) del 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 de la Ley N° 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 de 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 para obtener el monto anual, ya que los datos son semestrales; además deben incluir los impuestos de ventas correspondientes. El gasto por este concepto se calcula como sigue (igual para todos los vehículos):

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

Ecuación 22

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”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- r** = Ruta de transporte remunerado de personas.

El monto reconocido por concepto de seguro voluntario proviene de las revisiones y actualizaciones que realicen las diferentes aseguradoras que comercializan en el mercado nacional las coberturas indicadas. Los valores de las primas se determinarán de acuerdo con los criterios establecidos en la resolución de la Junta Directiva de la Aresep, RJD-120-2012 del 5 de noviembre del 2012 (publicada en el diario oficial Alcance Digital N°174 La Gaceta 214 del 6 de noviembre del 2012) o cualquier otra disposición de la Aresep que la sustituya.

c. Gasto en la inspección técnica vehicular

De acuerdo a la normativa vigente (artículo 30, inciso a) de la Ley N° 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 para obtener el monto anual. La información correspondiente a este rubro se obtiene de la fijación correspondiente que realice Aresep, que esté vigente al día de la audiencia en la que se aplique esta metodología. La fórmula es la siguiente:

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

Ecuación 23

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”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- 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 el desarrollo de su labor de regulación de este servicio, 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 24

Donde:

- GAR_r** = Gasto del canon mensual de Aresep de la flota autorizada en la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones y se paga por vehículo de la flota autorizada.
- VCAR** = Valor anual del canon de regulación de la Aresep.
- F_r** = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- 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 25

Donde:

- $GCTP_r$** = Gasto del canon mensual del CTP de la flota autorizada en la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones y se paga por vehículo de la flota autorizada.
- 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”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.

- 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 dicho 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 viajes 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:

$$GP_r = CVP_r * \sum_{g=1}^G T_{gr} \quad \text{Ecuación 26}$$

Donde:

- GP_r = Gasto mensual de los peaje(s) y/o transbordador(es) en la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones.
- CVP_r = Cantidad de viajes 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 a. y se considerarán los viajes que efectivamente pagan el peaje(s) y/o transbordador(es) según los sentidos (ida y vuelta) de cobro cuando corresponda
- T_{gr} = Tarifa (s) de peaje(s) y/o transbordador(es) para vehículo tipo autobús en el peaje “g” 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 esté sujeto al pago del peaje(s) y/o transbordador(es) según los sentidos (ida y vuelta) de cobro cuando corresponda.
- g = Peaje y/o transbordador en la ruta.
- G = Cantidad total de peajes y/o transbordadores.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

4.4.5 Costos en repuestos y accesorios

El costo mensual en repuestos y accesorios (CRA_r) se determina como una proporción de la suma de los valores tarifarios de las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús, para los vehículos con las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y tipo 2 que conforman la flota autorizada de la ruta. Nótese que esta formulación toma en cuenta la cantidad de unidades y los valores tarifarios según la edad y el tipo de vehículo utilizado en la ruta.

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

$$CRA_r = \frac{1}{12} * ccra_r * (VTAF_r^\alpha + VTAF_r^\gamma) \quad \text{Ecuación 27}$$

Donde:

CRA_r = **Costo mensual** en repuestos y accesorios de la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones. El rubro de repuesto y accesorios anual debe ser menor o igual al 10% del valor tarifario de las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús, para los vehículos con las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y tipo 2 que conforman la flota autorizada de la ruta.

$ccra_r$ = Coeficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta “r” (ver ecuación 29).

$VTAF_r^\alpha$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” (ver ecuación 84).

$VTAF_r^\gamma$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ” (ver ecuación 89).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

El coeficiente de repuestos y accesorios de la ruta “r” se estima a partir de la aplicación del modelo de HDM-IV tal como lo expresa la siguiente ecuación:

$$crea_r = PARTS_r * \left(\frac{12 * RPM_r}{1000} \right) \quad \text{Ecuación 28}$$

Donde:

$crea_r$ = Coeficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta “r” por vehículo derivado según HDM-IV.

$PARTS_r$ = Coeficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 Km de la ruta “r”. Este coeficiente es derivado del modelo HDM-IV, tal y como se indica en el Anexo 4. En la sección 4.4.2.c, Ecuación 16 se detalla el cálculo de esta variable.

RPM_r = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.8 (ecuación 60).

Según la derivación anterior se utiliza en el cálculo del coeficiente de repuestos y accesorios el valor determinado según el menor valor (en función del mínimo (Min)) entre el coeficiente de consumo de repuestos y accesorios derivado del HDM-IV y el coeficiente utilizado en el modelo vigente que corresponde a un valor fijo de 10% anual, tal como se muestra en la siguiente ecuación:

$$ccra_r = \text{Min}(crea_r, 10\%) \quad \text{Ecuación 29}$$

Donde:

$ccra_r$ = Coeficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta “r” .

$crea_r$ = Coeficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta “r” por vehículo derivado según HDM-IV , expresado en la ecuación 28.

El procedimiento de determinación del valor del coeficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1.000 Km 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.4.6 Otros gastos

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

$$OG_r = \frac{1}{12} * cog * (VTAF_r^\alpha + VTAF_r^\gamma) \quad \text{Ecuación 30}$$

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 11.

Cuadro 11. Coeficiente de otros gastos administrativos para cualquier tipo de ruta

Coeficiente anual de otros gastos administrativos
0,02

$VTAF_r^\alpha$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” (ver ecuación 84).

$VTAF_r^\gamma$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ” (ver ecuación 89).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

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 esta metodología.

El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.4.7 Costos del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad

El costo mensual del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad ($CSPE_r$), se determinará una vez que se haya definidos sus componentes, características y cantidades por ruta, los procedimientos de reconocimiento de la depreciación (método, factores, vida útil y valor de rescate) y la rentabilidad, los costos asociados a la administración del sistema, sistema de información al usuario, así como la determinación del valor de dichos componentes. Todos los elementos indicados serán establecidos en la resolución que la Aresep emita al respecto, considerando el mecanismo de participación ciudadana pertinente, 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 esta metodología.

4.4.8 Costos de los estudios de calidad del servicio

El costo mensual de los estudios de calidad del servicio ($CECS_r$), será incluido dentro de los costos del servicio, según lo establecido en el artículo 21 del Decreto Ejecutivo N.º 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas" y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N.º 158 del 18 de agosto de 2000, reconociendo un estudio por año por ruta, de acuerdo con las tarifas vigentes para el pago de peritos, establecidas por el Consejo de Transporte Público. Para obtener el costo mensual de los estudios de calidad del servicio, se divide el costo anual entre doce. El reconocimiento tarifario se dará una vez que dichos estudios de calidad de servicio sean establecidos como parte de los requisitos de admisibilidad de las solicitudes de fijación tarifaria y se establezcan las tarifas por el pago de peritos.

4.4.9 Costos de infraestructura de apoyo al servicio de transporte público

El costo mensual de infraestructura de apoyo al servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús ($CIAS_r$), será incluido dentro de los costos del servicio, corresponderá al costo de alquileres en terminales, paradas de autobús así como cualquier obra de apoyo al servicio que la normativa del CTP solicite

para brindar el servicio. Se determinará una vez que se haya definidos sus componentes, características y cantidades por ruta y los procedimientos de reconocimiento este costo. Todos los elementos indicados serán establecidos en la resolución que la Aresep emita al respecto, considerando el mecanismo de participación ciudadana pertinente, 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 esta metodología según lo establezca el ente competente.

4.5 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:

$$CV_r = (CCC_r + CCLL_r + CCAM_r + CCACC_r + CCAD_r + CCLF_r + CCG_r + CCFC_r) \quad \text{Ecuación 31}$$

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”.
- $CCFC_r$ = Costo mensual en consumo de filtros de combustible 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 en que se calcula se presenta seguidamente.

4.5.1 Costo por consumo de combustible

El costo mensual de consumo de combustible (CCC_r), se obtiene de multiplicar al 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 32

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 del Modelo Estructura General de Costos o modelo “econométrico” recibido del MOPT, mediante el oficio DGET-020-97 del 14 de enero de 1997, y adoptado por la Aresep, en adelante denominado como MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 12.

Cuadro 12. Coeficiente de consumo combustible diésel para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario de combustible diésel (L/km)
0,42

- $ccsr$ = Coeficiente de ajuste de acuerdo con 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 13.

Cuadro 13. 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 sumando ambos sentidos de recorrido de la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.
- 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 siguiente Cuadro 14.

Cuadro 14. 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 4.12.1.a.

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

Los valores de los coeficientes de combustible, ajuste por condición de superficie de rodamiento y el conocimiento de reconocimiento por kilometraje improductivo, 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.5.2 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, reencaches 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, reencaches y neumáticos (se establece el uso de un número determinado de llantas, reencaches 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 33

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 15.

Cuadro 15. Coeficiente de consumo de rodamiento para cualquier tipo de vehículo

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

- ccsr*** = Coeficiente de ajuste de acuerdo con 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 13 anterior.
- D_r*** = Distancia de la carrera de la ruta “r”. Es la longitud en kilómetros sumando ambos sentidos de recorrido de la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.
- 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 14 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 4.1.12.a.
- 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 4.11 vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología.
- QR*** = Cantidad de renecauches por llanta. Se consideran dos renecauches por cada llanta, para un total de doce renecauches para cualquier tipo de vehículo automotor (6x2=12).
- PR*** = Precio de un renecauche de llanta. El precio del renecauche de llanta se determina según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.
- 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 4.11, vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología.
- r*** = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de consumo unitario de rodamiento, 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.5.3 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:

$$CCAM_r = ccam * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAM \quad \text{Ecuación 34}$$

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 16.

Cuadro 16. 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 con 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 13 anterior.
- 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 4.12.1.b de esta metodología.
- 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 14 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 4.12.1.a.
- PAM = Precio del aceite de motor en colones por litro. El precio del aceite de motor se determina según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de consumo de aceite de motor, 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 esta metodología.

El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.5.4 Costo 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:

$$CCACC_r = ccacc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAC \quad \text{Ecuación 35}$$

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 17.

Cuadro 17. Coeficiente de consumo en aceite de caja de cambios para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario en aceite de caja de cambios (L/km)
0,00042

$ccsr$ = Coeficiente de ajuste de acuerdo con 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 13 anterior.

D_r = Distancia de la carrera de la ruta “r”. Es la longitud en kilómetros sumando ambos sentidos de recorrido la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.

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 14 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 4.12.1a.

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 4.11 de esta metodología.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de consumo de caja de cambios, 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.5.5 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:

$$CCAD_r = ccad * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAD \quad \text{Ecuación 36}$$

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 18.

Cuadro 18. 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 con 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 13 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 4.12.1.b de esta metodología.

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 14 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 4.12.1.a.

PAD = Precio del aceite diferencial en colones por litro. El precio del aceite diferencial se determina según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de consumo de aceite para diferencial, 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 esta metodología.

El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.5.6 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:

$$CCLF_r = cclf * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PLF \quad \text{Ecuación 37}$$

Donde:

$CCLF_r$ = Costo mensual en consumo de líquido para frenos de la ruta “r”. Este costo estará expresado en colones.

$cclf$ = Coeficiente por consumo de líquido para frenos para cualquier tipo de vehículo. Los coeficientes se toman de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 19.

Cuadro 19. Coeficiente de consumo en líquido para frenos para cualquier tipo de vehículo

Consumo unitario de líquido para frenos (L/km)
0,00022

$ccsr$ = Coeficiente de ajuste de acuerdo con 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 13 anterior.

- D_r = Distancia de la carrera de la ruta “r”. Es la longitud en kilómetros sumando ambos sentidos de recorrido la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.
- 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 14 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 4.12.1.a.
- PLF = Precio del líquido de frenos en colones por litro. El precio del líquido de frenos se determina según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de consumo de líquido para frenos, 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.5.7 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:

$$CCG_r = ccg * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PG \quad \text{Ecuación 38}$$

Donde:

- CCG_r = Costo mensual en consumo de grasa de la ruta “r”. Este costo estará expresado en colones.
- ccg = Coeficiente por consumo de grasa para cualquier tipo de vehículo. Los coeficientes se toman de MOPT (1997) y se presentan en el siguiente Cuadro 20.

Cuadro 20. 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 13 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 4.12.1.b de esta metodología.
- 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 14 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 4.12.1.a.
- PG*** = Precio de la grasa en colones por kilogramo. El precio de la grasa se determina según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.
- r*** = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de consumo de grasa, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep. Este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.5.8 Costo de consumo de filtros de combustible

El costo mensual en consumo de filtros de combustible (*CCFC_r*), se obtiene de multiplicar el coeficiente de consumo de filtros 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 filtro de 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:

$$CCFC_r = cffc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PF$$

Ecuación 39

Donde:

- $CCFC_r$ = Costo mensual en consumo de filtros de combustible de la ruta “r”. Este costo estará expresado en colones.
- $ccfc$ = Coeficiente por consumo de filtros de combustible para cualquier tipo de vehículo. Este coeficiente será definido según la encuesta de índices de consumos sección 4.11.1 .
- $ccsr$ = 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 13 anterior.
- D_r = Distancia de la carrera de la ruta “r”. Es la longitud en kilómetros sumando ambos sentidos de recorrido la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.
- 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 14 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 4.12.1.a
- PF = Precio de los filtros de combustible en colones. El precio de los filtros de combustible se determina según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

El valor del coeficiente de consumo de filtros de combustible, estará sujeto a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep. Este coeficiente técnico se actualizará como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de esta metodología.

El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

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 esta metodología.

4.6 Rentabilidad del capital invertido

La rentabilidad total mensual en la ruta “r” (RT_r) se obtiene de la sumatoria de la rentabilidad del capital invertido en activos fijos y la rentabilidad del capital invertido en proveeduría.

$$RT_r = RAF_r + RCP_r$$

Ecuación 40

Donde:

RT_r = Rentabilidad mensual del capital para la operación de la ruta “r”.

- RAF_r** = Rentabilidad mensual del capital invertido en activos fijos en la ruta “r”. El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 4.6.2
- RCP_r** = Rentabilidad mensual del capital invertido en proveeduría en la ruta “r”. El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 4.6.3.
- r** = Ruta de transporte remunerado de personas.

4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad

La tasa de rentabilidad anual será diferente según las reglas de cálculo tarifario definidas en el Cuadro 1, y se aplicarán de la siguiente forma:

- a. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1

La tasa de rentabilidad (tr^{α}) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.

- b. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

La tasa de rentabilidad (tr^{γ}) se obtendrá del promedio anual entre la tasa de interés activa para préstamos de los Bancos Estatales para “otras actividades” y la tasa de interés básica pasiva.

$$tr^{\gamma} = \frac{tia + tip}{2}$$

Ecuación 41

Donde:

- tr^γ** = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 para la ruta “r” del conjunto de unidades “γ”.
- tia** = 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.

4.6.2 Rentabilidad del capital asociado a los activos fijos

La retribución por el capital invertido en activos fijos: refleja la rentabilidad que recibe el prestador del servicio por mantener sus recursos invertidos en los activos para la prestación del servicio (costo de oportunidad). La formulación general sería la siguiente:

$$RAF_r = RF_r + RMEI_r + RSCP_r \quad \text{Ecuación 42}$$

Donde:

- RAF_r** = Rentabilidad mensual del capital invertido en activos fijos en la ruta “r”.
- RF_r** = Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota en la ruta “r”. El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 4.6.2.a
- $RMEI_r$** = Rentabilidad mensual del capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones en la ruta “r”. El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 4.6.2.b
- $RSCP_r$** = Rentabilidad mensual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta “r”. El procedimiento para obtener este costo se detalla en la sección 4.6.2.c
- r** = Ruta de transporte remunerado de personas.
- a. Rentabilidad del capital invertido en la flota

La rentabilidad mensual del capital invertido en la flota (RF_r), es la suma de la rentabilidad mensual de todos los vehículos autorizados, obtenido a través de los cálculos de la rentabilidad cuando se aplican las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y cálculo tarifario tipo 2, descritas en el

Cuadro 1. Considerando lo definido sobre el valor de las unidades de transporte en la sección 4.9 de esta metodología, se establecen los siguientes criterios en la determinación de la rentabilidad del capital invertido en la flota.

i. Para los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

Para estas unidades se les continuará aplicando 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. Los factores de depreciación acumulada y rentabilidad para cada edad de las unidades que conforman la flota autorizada se especifican en el Cuadro 21. El factor de rentabilidad se obtiene al deducir la depreciación acumulada de ese activo, para una edad determinada.

Las unidades de más de 7 años de edad 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.

Cuadro 21. Factores de rentabilidad de la flota por edad de la unidad para los vehículos con reglas de cálculo tipo 1

Edad de la unidad de transporte público (años)	Factor de depreciación anual acumulada $fdfa_b^\alpha$	Factor de rentabilidad frf_b^α
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

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

$$frf_b^\alpha = 1 - fdfa_b^\alpha$$

Ecuación 43

Donde:

frf_b^α = Factor de rentabilidad anual según la edad “b” de las unidades que conforman la flota en la ruta “r”, del conjunto de unidades “α”.

$fdfa_b^\alpha$ = Factor de depreciación anual acumulada equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad “b” obtenida del año de fabricación”, del conjunto de unidades “α”.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

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

La rentabilidad mensual asociada a estas unidades se calcula a partir de la siguiente ecuación:

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

Ecuación 44

Donde:

- RF_r^α = Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 1 de la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones.
- $VTAN_{br}^\alpha$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos de edad “b” del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “α”. Los valores tarifarios indicados se determinan según lo indicado en la sección 4.9 de esta metodología, expresados en colones.
- frf_b^α = Factor de rentabilidad anual según la edad “b” de las unidades que conforman la flota en la ruta “r” del conjunto de unidades “α”. Estos valores se obtienen según lo detallado en el Cuadro 21.
- F_{br}^α = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r”, del conjunto de unidades “α”.
- tr^α = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1 para la ruta “r” del conjunto de unidades “α”. Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
- α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

ii. *Para los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2*

Para estas unidades se les aplicará el método de depreciación de suma de los dígitos de los años (acelerado), considerando siete años de vida útil, con valor de rescate (VR) del 20% al cabo de ese período. Los factores de depreciación acumulada y rentabilidad para cada edad de las unidades que conforman la flota autorizada se muestran en el Cuadro 22.

Cuadro 22. Factores de rentabilidad de la flota por edad de la unidad para los vehículos con reglas de cálculo tipo 2

Edad de la unidad de transporte público (años)	Factor de depreciación anual acumulada $fdfa_b^\square$	Factor de rentabilidad $frf_b^{?}$
0	-	1,00000
1	0,20000	0,80000
2	0,37143	0,62857
3	0,51429	0,48571
4	0,62857	0,37143
5	0,71429	0,28571
6	0,77143	0,22857
7	0,80000	0,20000
Más de 7	0,00000	0,00000

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

$$frf_b^\gamma = 1 - fdfa_b^\gamma$$

Ecuación 45

Donde:

- frf_b^γ = Factor de rentabilidad anual según la edad “b” de las unidades que conforman la flota en la ruta “r”, del conjunto de unidades “γ”.
- $fdfa_b^\gamma$ = Factor de depreciación anual acumulada equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad “b” obtenida del año de fabricación”, del conjunto de unidades “γ”.
- γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.

Por otra parte, para estas unidades se utilizará la tasa de rentabilidad asociada al promedio de la tasa de interés activa de bancos estatales para “otras actividades” y la tasa de interés básica pasiva, la cual se obtendrá tal como se expone en la sección 4.6.1. La estimación de la rentabilidad para estas unidades se obtiene a partir de la siguiente ecuación:

$$RF_r^\gamma = \frac{1}{12} * tr^\gamma * \sum_{b=0}^{15} (frf_b^\gamma * VTAN_{br}^\gamma)$$

Ecuación 46

Donde:

- RF_r^γ = Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 2 de la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones.
- $VTAN_{br}^\gamma$ = Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “γ”.
- tr^γ = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1 para la ruta “r” del conjunto de unidades “γ”. Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1
- frf_b^γ = Factor de rentabilidad anual según la edad “b” de las unidades que conforman la flota en la ruta “r” del conjunto de unidades “γ”. Estos valores se obtienen según lo detallado en el Cuadro 22.
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
- γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

A partir de las dos ecuaciones anteriores se obtiene la rentabilidad total mensual de flota, que será la suma de rentabilidades de los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1 y los vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2, a saber, la suma de las ecuaciones 44 y 46, tal como lo indica la siguiente ecuación:

$$RF_r = RF_r^\alpha + RF_r^\gamma$$

Ecuación 47

Donde se utilizan las mismas variables de las dos ecuaciones anteriores:

RF_r = Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones.

RF_r^α = Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 1 de la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones (ver ecuación 44).

RF_r^γ = Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 2 de la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones (ver ecuación 46).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

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 esta metodología.

El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

b. Rentabilidad del capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones

La rentabilidad mensual del 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 con reglas de cálculo tarifario tipo 1 y tipo 2 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, multiplicado por la tasa de rentabilidad.

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

$$RMEI_r = \frac{1}{12} * crmei * \left[(VTAF_r^\alpha * tr^\alpha) + (VTAF_r^\gamma * tr^\gamma) \right] \quad \text{Ecuación 48}$$

Donde:

- $RMEI_r$** = Rentabilidad mensual del 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 23.

Cuadro 23. Coeficiente de rentabilidad anual en la maquinaria, equipo e instalaciones para cualquier tipo de ruta

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

- $VTAF_r^\alpha$** = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” (ver ecuación 84).
- tr^α** = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1 para la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”. Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1
- $VTAF_r^\gamma$** = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ” (ver ecuación 89).
- tr^γ** = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 para la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ”. Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1
- r** = Ruta de transporte remunerado de personas.
- α** = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.
- γ** = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

El valor del Cuadro 23 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 esta metodología. El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

c. Rentabilidad del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros

La rentabilidad mensual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo 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.

El factor de rentabilidad anual en el caso del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros, se obtiene al deducir el factor de la depreciación acumulada considerando que los equipos se deprecian de acuerdo con lo indicado en la sección 4.4.1.c, y se calcula con la siguiente ecuación:

$$frscp = 1 - fdascp \quad \text{Ecuación 49}$$

Donde:

$frscp$ = Factor de rentabilidad anual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros.

$fdascp$ = Factor de depreciación anual acumulada de la inversión en el sistema automatizado de conteo de pasajeros. Se considera como criterio tarifario que el sistema automatizado de conteo de pasajeros se encuentra a la mitad de su vida útil indicada en el Cuadro 5 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:

$$fdascp = \frac{VUSCP}{2} * fdscp \quad \text{Ecuación 50}$$

Donde:

$VUSCP$ = Vida útil del sistema automatizado de conteo de pasajeros.

$fdscp$ = Factor de depreciación anual para el sistema automatizado de conteo de pasajeros. Este factor se detalla en el Cuadro 5.

De esta forma, la rentabilidad mensual total para el sistema automatizado de conteo de pasajeros se calcula a partir de la siguiente ecuación:

$$RSCP_r = \frac{1}{12} * [frscp * VNSCP * F_r] * tr^y \quad \text{Ecuación 51}$$

Donde:

$RSCP_r$ = Rentabilidad mensual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones.

$frscp$ = Factor de rentabilidad anual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros.

- VNSCP** = Valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros. Los valores representativos de los equipos se determinan según lo indicado en la sección 4.11 de esta metodología.
- F_r** = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Para esta fórmula se toma únicamente unidades de transporte autorizadas en la ruta que cuentan con el sistema automatizado de conteo de pasajeros Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- tr^γ** = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 para la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ”. Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1.
- r** = Ruta de transporte remunerado de personas.

El reconocimiento del costo mensual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros definido dentro de esta metodología, se realizará seis meses naturales a partir de la entrada en vigencia de esta metodología, una vez finalizado el periodo de la instalación de dichos sistemas, tal y como se indica en la sección 4.11.2.

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 esta metodología.

El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.6.3 Rentabilidad del capital invertido en proveeduría

La rentabilidad mensual del 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, multiplicado por la tasa de rentabilidad.

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

$$RCP_r = \frac{1}{12} * crp * \left[(VTAF_r^\alpha * tr^\alpha) + (VTAF_r^\gamma * tr^\gamma) \right] \quad \text{Ecuación 52}$$

Donde:

- RCP_r** = Rentabilidad mensual del capital invertido en proveeduría en la ruta “r”. Este rubro estará expresado en colones.
- crp** = Coeficiente de rentabilidad anual del capital de proveeduría para cualquier tipo de ruta. Este coeficiente es tomado de MOPT (1997) y se presenta en el siguiente Cuadro 24.

Cuadro 24. Coeficiente de rentabilidad anual de capital en proveeduría para cualquier tipo de ruta

Coeficiente de rentabilidad anual de capital en proveeduría
0,03

- $VTAF^{\alpha}_r$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” (ver ecuación 84).
- tr^{α} = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1 para la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”. Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1
- $VTAF^{\gamma}_r$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ” (ver ecuación 89).
- tr^{γ} = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 para la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ”. Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.
- γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

El valor del coeficiente anual de proveeduría 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 esta metodología.

El plazo establecido permite la revisión periódica de la metodología de manera que se incorpore los cambios en el entorno financiero, así como los cambios tecnológicos y legales atinentes al servicio objeto de la presente metodología. En el momento que se decida incorporar en la metodología un nuevo coeficiente, este debe ser sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente.

4.7 Volumen mensual de pasajeros

El volumen mensual de pasajeros se refiere a la cantidad de personas que utilizan el servicio de transporte modalidad autobús para cada ruta (r), ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario.

En esta sección se utilizarán los siguientes conceptos:

Ruta: trayecto principal definido según las características de demanda del servicio de transporte público de autobús que establece el traslado de pasajeros entre dos puntos terminales; puede ser lineal o tener uno o más ramales diferentes que comparten una proporción del recorrido; además tiene un itinerario definido que le otorga características propias en cuanto a horarios, frecuencias, cantidad de unidades para la presentación del servicio y demás aspectos operativos.

Ramal: derivación de una ruta que comparte un segmento del recorrido principal de la misma más otro segmento de recorrido fuera de esta. El segmento fuera del principal se origina a partir de una bifurcación o

desviación que se realiza en un punto específico de la ruta principal, conectando y trasladando pasajeros entre este punto con uno o más puntos fuera de la ruta principal. Al igual que la ruta, el ramal cuenta con un horario o frecuencia particular para atender la demanda de transporte en un sector o zona específica. La cantidad de unidades para la prestación del servicio es autorizada para la ruta de la cual se deriva.

Fraccionamiento tarifario: Se refiere a la asignación de tarifas para uno o varios tramo(s) de distancia que definen distintos segmentos del trayecto de una ruta y/o ramal. Es un segmento de una ruta que tiene una tarifa definida. El mismo está delimitado por paradas a distancias específicas del origen de la ruta y/o ramal; para estas paradas no se dispone de un horario o frecuencia particular más allá del que ya se haya establecido para la ruta y/o ramal.

4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros

Esta metodología establece el cálculo del volumen de pasajeros movilizados para cada ruta, ramal o fraccionamiento, en función de dos fuentes de información: en primera instancia se tendría el acuerdo de pasajeros movilizados de la Junta Directiva del CTP con el estudio técnico que sustenta dicho acuerdo, (fuente que es obligatoria y su presentación será parte de los requisitos de admisibilidad de la fijación tarifaria), y luego, en el caso de que la Aresep, en el ejercicio de sus competencias regulatorias, cuente con un estudio de demanda de volumen de pasajeros comparable al del CTP, de acuerdo a lo dictado por la ciencia y la técnica. De este modo, se utilizará los resultados del estudio existente que no tengan una antigüedad mayor a tres años. La actualización de estos datos se realizará según se establezca en la sección 4.13.2, en el apartado correspondiente al volumen de pasajeros.

En aquellos casos que con una base comparable (estadísticamente), se tengan disponibles tanto los estudios de demanda del CTP como los de Aresep, se escogerá el dato que represente el mayor volumen de pasajeros para la ruta, ramal o fraccionamiento para utilizar en el cálculo tarifario.

En caso de la fijación de tarifa para una ruta nueva, el valor de pasajeros movilizados por mes y por ruta corresponderá a la cantidad utilizada en el acuerdo respectivo del CTP.

La fórmula para determinar el volumen de pasajeros movilizados por ruta “r” (P_r) que tienen al menos un fraccionamiento es:

$$P_r = \sum_{f=1}^F P_{rf} \quad \text{Ecuación 53}$$

Donde

- P_r = Volumen mensual de pasajeros movilizados en la ruta “r”.
- P_{rf} = Volumen mensual de pasajeros movilizados en el fraccionamiento tarifario “f” en la ruta “r”.
- F = Total de fraccionamientos tarifarios de la ruta “r”.
- f = Fraccionamiento tarifario de la ruta “r”. Si la ruta no tiene fraccionamiento tarifario se toma $f=0$ para indicar la variable corresponde a la ruta en sí.

Donde el volumen mensual de pasajeros movilizados en el fraccionamiento está dado por:

$$P_{rf} = \frac{1}{12} \sum_{m=1}^{12} P_{rfm} \quad \text{Ecuación 54}$$

Que a su vez se compone del volumen de pasajeros movilizados en el día:

$$P_{rfm} = \sum_{d=1}^D \sum_{s=1}^S P_{rfm ds} \quad \text{Ecuación 55}$$

Donde:

- P_{rf} = Volumen de pasajeros movilizados en el fraccionamiento tarifario “f” la ruta “r”.
- P_{rfm} = Volumen de pasajeros movilizados del mes “m” en el fraccionamiento tarifario “f” la ruta “r”.
- $P_{rfm ds}$ = Volumen de pasajeros movilizados para el viaje “s” (en el sentido 1-2 y el sentido 2-1) en el día “d” del mes “m” en el fraccionamiento tarifario “f” en la ruta “r”.
- m = Mes calendario.
- d = Día del mes calendario “m”.
- D = Total de días del mes calendario “m”.
- d = Día del mes calendario “m”.
- s = Viaje del día “d”.
- S = Total de viajes en el día “d”.

Se procederá a utilizar los datos para el cálculo de la tarifa de la siguiente manera:

- i. En aquellas rutas de transporte que no cuentan con fraccionamientos tarifarios, se utilizará el volumen mensual de pasajeros movilizados (P_r) obtenido a partir de la aplicación de la ecuación 53, donde se asume que el índice $f=0$ y corresponde a los pasajeros movilizados en la ruta completa.
- ii. En aquellas rutas de transporte que poseen fraccionamientos tarifarios, se utilizará el volumen mensual de pasajeros movilizados (P_r) obtenido a partir de la ecuación 53, y corresponde a los pasajeros movilizados de todos los fraccionamientos de la ruta.

4.8 Procedimiento para la determinación de las tarifas

4.8.1 Cálculo de tarifa para una ruta sin ramales y sin fraccionamientos

En el caso de una ruta sin ramales y sin fraccionamientos, el establecimiento de una tarifa consiste en determinar un único valor de pago para la ruta independiente de la longitud (km) de la misma y corresponde a

la tarifa por pasajero, que corresponde al costo medio de viaje en el servicio. En este caso corresponde a único valor. El costo medio de viaje o tarifa media para la ruta puede realizarse a partir de dos procedimientos:

- i. El cociente entre los costos totales mensuales necesarios para brindar el servicio y la cantidad de pasajeros mensuales que utilizan y efectivamente pagan el servicio. Este procedimiento de cálculo está descrito en la ecuación 1 de la sección 4.1.
- ii. El cociente entre los costos totales por kilómetro necesarios para brindar el servicio y la cantidad de pasajeros mensuales por kilómetro que utilizan y efectivamente pagan el servicio. Este procedimiento de cálculo por kilómetro se describe a continuación:

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

$$T_r = \frac{CTK_r}{IPK_r} \quad \text{Ecuación 56}$$

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) se calcula de la siguiente forma:

$$CTK_r = \frac{CT_r}{F_r * RPM_r} \quad \text{Ecuación 57}$$

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”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- RPM_r = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta “r”.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Por otra parte, 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 58

Donde:

- IPK_r** = Índice de pasajeros por kilómetro de la ruta “r”.
- PVM_r** = Cantidad promedio mensual de pasajeros por vehículo de la ruta “r”.
- RPM_r** = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta “r”.
- r** = Ruta de transporte remunerado de personas.

La cantidad promedio mensual de pasajeros por vehículo de la ruta (PVM_r), corresponde al indicador que mide el número promedio de pasajeros que transporta un vehículo en el período de un mes. Se calcula así:

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

Ecuación 59

Donde:

- PVM_r** = Cantidad promedio mensual de pasajeros por vehículo de la ruta “r”.
- P_r** = Volumen mensual de pasajeros movilizados en la ruta “r”. Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de la sección 4.7.
- F_r** = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- 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, se calcula de la siguiente forma:

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

Ecuación 60

Donde:

- RPM_r** = Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta “r”.
- D_r** = Distancia en kilómetros 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 4.12.1.b de esta metodología.
- 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 14.

- 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 4.12.1.a.
- F_r = Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta “r”. Comprende la suma de vehículos con regla tarifaria tipo 1 y regla tarifaria tipo 2.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

Al sustituir las ecuaciones anteriores en la ecuación general de la tarifa por pasajero, se obtiene la expresión:

$$T_r = \frac{\frac{CT_r}{F_r * \frac{D_r * (1 + cki) * CM_r}{F_r}}}{\frac{P_r}{F_r}} = \frac{CT_r}{D_r * (1 + cki) * CM_r} * \frac{F_r}{P_r}$$

Ecuación 61

y mediante simplificaciones algebraicas se llega a 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 62

4.8.2 Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales

Para efectos de la estructura de costos del presente metodología, en los casos en que exista una flota autorizada para un conjunto de rutas y/o un conjunto de ramales (“flota unificada”), dicho conjunto se considerará como una sola ruta que representa al conjunto. En estos casos, luego de aplicar los criterios de la sección 4.12 para cada ruta y/o ramal individual o en su defecto para un conjunto de rutas y/o un conjunto de ramales (“flota unificada”), se considerará lo siguiente:

- i. La distancia de la carrera corresponderá al valor ponderado de la distancia de las carreras de cada una de las rutas y/o ramales del conjunto (D), usando como ponderador la cantidad de carreras mensuales reconocidas de cada ruta y/o ramal (ver Ecuación 69).
- ii. La cantidad de carreras mensuales corresponderá a la suma de los valores individuales de las rutas y/o ramales del conjunto (CM) (ver Ecuación 70).
- iii. La cantidad de unidades de la flota autorizada corresponderá al total de unidades autorizadas para el conjunto de rutas y/o ramales (F) (ver Ecuación 65).

- iv. El volumen mensual de pasajeros (P') corresponderá a los criterios indicados en la sección 4.7 anterior (ver Ecuación 73).
- v. El valor de las unidades de transporte corresponderá a un valor promedio ponderado según el tipo de unidad asociado a cada ruta y/o ramal ($VTAN'_b$), el cual se obtiene a partir de la multiplicación del valor del tipo de la unidad de transporte por la ponderación de la cantidad de kilómetros mensuales recorridos en cada ruta y/o ramal por tipo de unidad (ver Ecuación 66).

De acuerdo con la información el cálculo de las tarifas se realizará a partir del procedimiento de cálculo por kilómetro definido en la ecuación 56 de la sección 4.8.1 anterior, expresado mediante la siguiente ecuación:

$$T' = \frac{CTK'}{IPK'} \quad \text{Ecuación 63}$$

Donde:

- T' = Tarifa por pasajero para el conjunto de rutas y/o ramales.
- CTK' = Costo total por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.
- IPK' = Índice de pasajeros por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.

El costo total por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales (CTK'), corresponderá al cociente entre los costos totales mensuales del conjunto de rutas y/o ramales, y el recorrido promedio mensual de la flota autorizada del conjunto de rutas y/o ramales, expresado mediante la siguiente ecuación:

$$CTK' = \frac{CF'}{F' * RPM'} + \frac{CV'}{F' * RPM'} + \frac{RT'}{F' * RPM'} \quad \text{Ecuación 64}$$

Donde:

- CTK' = Costo total por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.
- CF' = Costos fijos mensuales del conjunto de rutas y/o ramales.
- CV' = Costos variables mensuales del conjunto de rutas y/o ramales.
- RT' = Rentabilidad mensual del capital para la operación del conjunto de rutas y/o ramales.
- F' = Cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales.
- RPM' = Recorrido promedio mensual por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.

- a. Cálculo de costos fijos y rentabilidad para un conjunto de rutas o ramales

El cálculo de los costos fijos mensuales del conjunto de rutas y/o ramales (CF'), se realiza según lo indicado en la sección 4.4 y el cálculo de la rentabilidad mensual del capital para la operación del conjunto de rutas y/o ramales (RT'), se determina según lo indicado en la sección 4.6, considerando:

La cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta “r” (F_r), corresponde a la cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales (F'), según la siguiente expresión:

$$F' = \sum_{b=0}^{15} \sum_{r=1}^R F_{br}^{\alpha,\gamma} \quad \text{Ecuación 65}$$

Donde:

- F' = Cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales.
- $F_{br}^{\alpha,\gamma}$ = Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta “r” según la edad “b”, del conjunto de unidades “ α ” y “ γ ”
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.
- γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.
- R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.

El valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos para la edad “b” que se utiliza en la ruta “r” ($VTAN_{brl}$) corresponde al 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 el conjunto de rutas y/o ramales ($VTAN'_b$), según la siguiente expresión:

$$VTAN'_b = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L \left(VTAN_{brl} * \frac{D_{rl} * CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L D_{rl} * CM_{rl}} \right) \quad \text{Ecuación 66}$$

Donde:

- $VTAN'_b$ = Los valores tarifarios de las unidades de transporte sin llantas ni neumáticos, según la edad “b” del tipo de vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.
- $VTAN_{brl}$ = Los valores tarifarios de las unidades de transporte sin llantas ni neumáticos, según la edad “b” de la ruta “r” y/o ramal “l”, del conjunto de unidades “ α ” y “ γ ”. Se determinan según lo indicado en la sección 4.9 de esta metodología, expresados en colones.

- D_{rl} = Distancia de la carrera del ramal “l” de la ruta “r”. Es la longitud en kilómetros sumando ambos sentidos de recorrido del ramal “l” de la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.
- CM_{rl} = Cantidad de carreras mensuales del ramal “l” 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 4.12.1.a.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.
- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.
- L = Total de ramales de la ruta “r” de transporte remunerado de personas del conjunto.

El valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad para la edad “b” que se utiliza en la ruta “r” (VTA_{br}) corresponde al valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús para la edad “b” obtenida del año fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en el conjunto de rutas y/o ramales (VTA'_b), según la siguiente expresión:

$$VTA'_b = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L \left(VTA_{brl} * \frac{D_{rl} * CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L D_{rl} * CM_{rl}} \right) \quad \text{Ecuación 67}$$

Donde:

- VTA'_b = Valor tarifario de las unidades de transporte, según la edad “b” del conjunto de rutas y/o ramales.
- VTA_{brl} = Valor tarifario de las unidades de transporte, según la edad “b” de la ruta “r” y/o ramal “l”, del conjunto de unidades “α” y “γ”. Se determinan según lo indicado en la sección 4.9 de esta metodología, expresados en colones.
- D_{rl} = Distancia de la carrera del ramal “l” de la ruta “r”. Es la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido del ramal “l” de la ruta “r”. El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.
- CM_{rl} = Cantidad de carreras mensuales del ramal “l” 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 4.12.1.a.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.
- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.

L = Total de ramales de la ruta “r” de transporte remunerado de personas del conjunto.

Para las ecuaciones 66 y 67, los valores tarifarios corresponden a las valoraciones de las unidades de autobús considerando reglas de cálculo tarifario tipo 1 y reglas de cálculo tarifario tipo 2 (cuadro1). Dadas las características operativas de una ruta puede que se dé la combinación de las reglas anteriores o solamente la aplicación de una de estas según la existencia de distintos tipos de vehículos. De esta manera, tanto el VTA'_b como VTA'_a de las ecuaciones 66 y 67 respectivamente, representan valores totales de la flota de autobuses ponderados de acuerdo con el total de kilómetros recorridos.

b. Cálculo de costos variables para un conjunto de rutas o ramales

El cálculo de los costos variables mensuales del conjunto de rutas y/o ramales (CV') se realiza según lo indicado en la sección 4.5 considerando:

La distancia de la carrera de la ruta “r” (D_r) corresponde a la distancia promedio ponderada del conjunto de rutas y/o ramales (D'), definida adelante en la ecuación 69.

La cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” (CM_r) corresponde a la cantidad de carreras mensuales del conjunto de rutas y/o ramales (CM'), definida adelante en la ecuación 70.

El recorrido promedio mensual por vehículo para el conjunto de rutas y/o ramales (RPM'), corresponderá al producto de las carreras mensuales totales del conjunto de rutas y/o ramales y la distancia promedio ponderada de cada rutas y/o ramales del conjunto considerando el kilometraje improductivo, dividido a su vez por la cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales, expresado mediante la siguiente ecuación:

$$RPM' = \frac{D' * (1 + cki) * CM'}{F'} \quad \text{Ecuación 68}$$

Donde:

RPM' = Recorrido promedio mensual por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.

D' = Distancia promedio ponderada del conjunto de rutas y/o ramales. Es la ponderación de la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido del conjunto de rutas y/o ramales. Este valor se obtiene adelante según se indica en la ecuación 69.

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 anterior Cuadro 14.

CM' = Cantidad de carreras mensuales del conjunto de rutas y/o ramales. Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 70.

F' = Cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales.

La distancia promedio ponderada del conjunto de rutas y/o ramales (D') se obtiene de promediar la distancia de la carrera del ramal "l" de la ruta "r" (validados según los criterios indicados en la sección b) ponderando por la cantidad de carreras del ramal "l" de la ruta "r" (validados según los criterios indicados en la sección a), expresado mediante la siguiente ecuación:

$$D' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L D_{rl} * \left(\frac{CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L CM_{rl}} \right) \quad \text{Ecuación 69}$$

Donde:

D' = Distancia promedio ponderada del conjunto de rutas y/o ramales. Es la ponderación de la longitud en kilómetros en ambos sentidos de recorrido del conjunto de rutas y/o ramales.

D_{rl} = Distancia de la carrera del ramal "l" de la ruta "r". Es la longitud en kilómetros sumando ambos sentidos de recorrido del ramal "l" de la ruta "r". El valor de esta variable se determina según lo indicado en la sección 4.12.1.b de esta metodología.

CM_{rl} = Cantidad de carreras mensuales del ramal "l" 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 4.12.1.a.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.

l = Ramal de la ruta "r" de transporte remunerado de personas.

L = Total de ramales de la ruta "r" de transporte remunerado de personas del conjunto.

La cantidad de carreras mensuales del conjunto de rutas y/o ramales (CM') será la suma de las carreras individuales de cada ramal "l" y ruta "r" que resulten de aplicar los criterios de validación de la sección a. y se determinará mediante la expresión:

$$CM' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L CM_{rl} \quad \text{Ecuación 70}$$

Donde:

CM' = Cantidad de carreras mensuales del conjunto de rutas y/o ramales.

- CM_{rl} = Cantidad de carreras mensuales del ramal “l” 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 4.12.1.a.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.
- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.
- L = Total de ramales de la ruta “r” de transporte remunerado de personas del conjunto.

c. Cálculo de índice de pasajeros para un conjunto de rutas o ramales

El índice de pasajeros por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales (IPK), se obtiene de la siguiente expresión:

$$IPK' = \frac{PVM'}{RPM'} \quad \text{Ecuación 71}$$

Donde:

- IPK' = Índice de pasajeros por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.
- PVM' = Cantidad promedio mensual de pasajeros por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.
- RPM' = Recorrido promedio mensual por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.

La cantidad promedio mensual de pasajeros del conjunto de rutas y/o ramales (PVM'), corresponde al indicador que mide la cantidad media de pasajeros que transporta un vehículo en el período de un mes, según la siguiente expresión:

$$PVM' = \frac{P'}{F'} \quad \text{Ecuación 72}$$

Donde:

- PVM' = Cantidad promedio mensual de pasajeros por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.
- P' = Volumen mensual de pasajeros del conjunto de rutas y/o ramales. Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 73.
- F' = Cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales.

El volumen mensual de pasajeros del conjunto de rutas y/o ramales se determinará mediante la expresión:

$$P' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L P_{rl} \quad \text{Ecuación 73}$$

Donde:

P' = Volumen mensual de pasajeros del conjunto de rutas y/o ramales.

P_{rl} = Volumen mensual de pasajeros movilizados en el ramal “l” de la ruta “r”. Los valores por utilizar en el cálculo tarifario serán los que resulten de aplicar los criterios de la sección 4.7 anterior.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.

l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.

L = Total de ramales de la ruta “r” de transporte remunerado de personas del conjunto.

El valor de la tarifa para el conjunto de rutas y/o ramales, se obtiene mediante la siguiente ecuación:

$$T' = TV' * (1 + A') \quad \text{Ecuación 74}$$

Donde:

T' = Tarifa por pasajero para el conjunto de rutas y/o ramales.

TV' = Tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales.

A' = Porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales con respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología.

La tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales, se obtiene de ponderar la tarifa vigente del ramal “l” de la ruta “r” (según el pliego tarifario vigente), expresado mediante la siguiente ecuación:

$$TV' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L TV_{rl} * \left(\frac{P_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L P_{rl}} \right) \quad \text{Ecuación 75}$$

Donde:

TV' = Tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales.

TV_{rl} = Tarifa vigente por pasajero del ramal “l” de la ruta “r”.

P_{rl} = Volumen mensual de pasajeros movilizados en el ramal “l” de la ruta “r”.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.

- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.
 L = Total de ramales de la ruta “r” de transporte remunerado de personas del conjunto.

El porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales calculada con respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología, se obtiene mediante la siguiente ecuación y será el mismo para todas las rutas y/o ramales del conjunto:

$$A' = \frac{(T' - TV')}{TV'} * 100 \quad \text{Ecuación 76}$$

Donde:

- A' = Porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales con respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología.
 T' = Tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales. Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 74.
 TV' = Tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales. Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 75.

Para determinar la tarifa de un ramal individual del conjunto de rutas y/o ramales, se aplica el porcentaje de ajuste de la ecuación 76 sobre la tarifa vigente de cada ramal tal como lo expresa la siguiente ecuación.

$$T_{rl} = TV_{rl} * (1 + A') \quad \text{Ecuación 77}$$

Donde:

- T_{rl} = Tarifa por pasajero de la ruta y/o ramal en un conjunto de rutas y/o ramales.
 TV_{rl} = Tarifa vigente por pasajero del ramal “l” de la ruta “r”.
 A' = Porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales con respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología.
 r = Ruta de transporte remunerado de personas.
 l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.

4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta

El cálculo de tarifas por fraccionamiento de una ruta se realizará a partir del procedimiento de cálculo por kilómetro definido en la ecuación 57 de la sección 4.8.1 anterior, incluyendo una modificación que permitirá

incorporar dentro del cálculo de la tarifa, la movilización de pasajeros en cada fraccionamiento tarifario. El procedimiento para el cálculo de la tarifa de cada ruta “r”, ramal “l” y fraccionamiento “f”, es el siguiente:

$$T_{rf} = \frac{CTK'}{IPK'} * \frac{DV_{rf}}{DM'} \quad \text{Ecuación 78}$$

Donde:

T_{rf} = Tarifa por pasajero para el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.

CTK' = Costo total por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.

IPK' = Índice de pasajeros por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.

DM' = Distancia media de viaje del conjunto de rutas y/o ramales.

DV_{rf} = Distancia de viaje del fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”. Corresponde a la distancia desde el punto de inicio del ramal “l” de la ruta “r” hasta el punto que define el fraccionamiento “f”.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.

f = Fraccionamiento tarifario del ramal “l” de la ruta “r”.

Para aquellos ramales y/o rutas que no dispongan de fraccionamientos tarifarios, es decir, las que tienen autorizada una tarifa única por pasajero, la distancia media de viaje del conjunto de rutas y/o ramales (DM') y la distancia de viaje del fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r” (DV_{rf}) serán iguales ya que se considera que todos los pasajeros recorren el total de la distancia del viaje del ramal y/o ruta.

El cálculo de los costos fijos y rentabilidad; costos variables y el índice de pasajeros para un conjunto de rutas o ramales, se determinará de acuerdo con lo indicado en las secciones 4.8.2.a, 4.8.2.b y 4.8.2.c, respectivamente.

La distancia promedio ponderada del conjunto de rutas y/o ramales (DM') se obtiene de ponderar la distancia media de viaje del ramal “l” de la ruta “r” (obtenida mediante la ecuación 79) con la cantidad de carreras del ramal “l” de la ruta “r” (según los criterios indicados en la sección a), expresado mediante la siguiente ecuación:

$$DM' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L DM_{rl} * \left(\frac{CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L CM_{rl}} \right) \quad \text{Ecuación 79}$$

Donde:

DM' = Distancia media de viaje del conjunto de rutas y/o ramales.

- DM_{rl} = Distancia media de viaje del ramal “l” de la ruta “r”. Es la distancia en kilómetros que en promedio recorren los pasajeros en el ramal “l” de la ruta “r”. Este valor se obtiene según se indica adelante en la ecuación 80.
- CM_{rl} = Cantidad de carreras mensuales del ramal “l” 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 4.12.1.a.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.
- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.
- L = Total de ramales de la ruta “r” de transporte remunerado de personas del conjunto.

La distancia media de viaje del ramal “l” de la ruta “r” (DM_{rl}) se obtiene de promediar la distancia de viaje en kilómetros en el tramo comprendido entre dos fraccionamientos sucesivos (obtenida mediante la ecuación 81 y ponderar por la cantidad de pasajeros a bordo de la unidad de transporte que efectivamente viajan en ese tramo (obtenida mediante la ecuación 82), expresado mediante la siguiente ecuación:

$$DM_{rl} = \frac{\sum_{f=1}^F DT_{rlf} * PA_{rlf}}{\frac{1}{2} \sum_{f=1}^F (PS_{rlf} + PB_{rlf})} \quad \text{Ecuación 80}$$

Donde:

- DM_{rl} = Distancia media de viaje del ramal “l” de la ruta “r”. Es la distancia en kilómetros que en promedio recorren los pasajeros en el ramal “l” de la ruta “r”.
- DT_{rlf} = Distancia de viaje en kilómetros en el tramo comprendido para el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r” y el fraccionamiento anterior (“f-1”). Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 81.
- PA_{rlf} = Volumen de pasajeros a bordo movilizados hasta el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”. Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 82.
- PS_{rlf} = Volumen de pasajeros que suben hasta el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.
- PB_{rlf} = Volumen de pasajeros que bajan hasta el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.
- f = Fraccionamiento tarifario del ramal “l” de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.
- F = Total de fraccionamientos tarifarios del ramal “l” de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.

La distancia que efectivamente viajan los pasajeros a bordo en el tramo delimitado por el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r” y el fraccionamiento anterior (DT_{rf}) se obtiene como la diferencia de la distancia entre dos fraccionamientos, según las mediciones de distancia de los registros oficiales de la Aresep y validados según los criterios de la sección b. Este valor se obtiene según se indica en la siguiente ecuación.

$$DT_{rf} = D_{rf} - D_{rf-1} \quad \text{Ecuación 81}$$

Donde:

- DT_{rf} = Distancia de viaje en kilómetros en el tramo comprendido para el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r” y el fraccionamiento anterior (“f-1”).
- D_{rf} = Distancia de viaje para el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.
- D_{rf-1} = Distancia de viaje para el fraccionamiento “f-1” del ramal “l” de la ruta “r”, anterior al fraccionamiento “f”.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.
- f = Fraccionamiento tarifario del ramal “l” de la ruta “r”.
- $f-1$ = Fraccionamiento tarifario anterior al fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.

El número de pasajeros a bordo movilizados en el tramo comprendido para el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r” (PA_{rf}), se obtiene a partir de la cantidad de pasajeros que continúan en la unidad de transporte, agregando a los pasajeros que viajan en el tramo anterior los pasajeros que suben hasta la parada que define el fraccionamiento “f” y sustrayendo los pasajeros que bajan hasta la parada que define el fraccionamiento “f”. Este valor se obtiene según se indica en la siguiente ecuación:

$$PA_{rf} = PA_{rf-1} + PS_{rf} - PB_{rf} \quad \text{Ecuación 82}$$

Donde:

- PA_{rf} = Volumen de pasajeros a bordo movilizados hasta el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.
- PA_{rf-1} = Volumen de pasajeros a bordo movilizados hasta el fraccionamiento “f-1” del ramal “l” de la ruta “r”. El fraccionamiento “f-1” es el anterior al fraccionamiento “f”. En el caso del primer fraccionamiento del ramal “l” de la ruta “r” este toma el valor de cero.
- PS_{rf} = Volumen de pasajeros que suben hasta el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.
- PB_{rf} = Volumen de pasajeros que bajan hasta el fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- l = Ramal de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.

f = Fraccionamiento tarifario del ramal “l” de la ruta “r” de transporte remunerado de personas.

$f-1$ = Fraccionamiento tarifario anterior al fraccionamiento “f” del ramal “l” de la ruta “r”.

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

De conformidad con indicado en el Cuadro 1, se aplicarán dos tipos de reglas para obtener el valor tarifario de los vehículos.

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014, o cualquier otra que la sustituya antes de la entrada en vigencia de esta metodología, multiplicado por el tipo de cambio utilizado en el informe técnico que da sustento a dicha resolución para obtener el valor en colones (VTA_{br}^{α}). Dichos tipos de vehículo se describen en el siguiente cuadro.

Cuadro 25. Tipos de vehículos considerados en la metodología

Tipos de Vehículo (k)	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.
Autobús interurbano largo	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.

Para un mismo tipo de vehículo, el valor tarifario es el mismo, independientemente de su año de fabricación que determina o edad (b).

En la aplicación del cálculo tarifario, se requiere también obtener el valor del vehículo sin llantas ni neumáticos. Este valor tarifario ($VTAN_{br}^{\alpha}$) para las unidades con reglas tipo 1, se calcula de la siguiente manera:

$$VTAN_{br}^{\alpha} = VTA_{br}^{\alpha} - (QLL_{VTAN} * PLL + QN_{VTAN} * PN) \quad \text{Ecuación 83}$$

Donde:

- $VTAN_{br}^{\alpha}$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos con edad “b” del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”.
- VTA_{br}^{α} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según edad “b” obtenida del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” según lo definido en la Resolución 008-RIT-2014 o cualquier otra que lo sustituya.
- 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 4.11 vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología.
- 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 4.11 vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología.
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

Así mismo, se define el valor total de la flota para vehículos con regla tipo 1:

$$VTAF_r^{\alpha} = \sum_{b=0}^{15} VTA_{br}^{\alpha} * F_{br}^{\alpha} \quad \text{Ecuación 84}$$

Donde:

- $VTAF_r^{\alpha}$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”.
- VTA_{br}^{α} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según edad “b” obtenida del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” según lo definido en la Resolución 008-RIT-2014 o cualquier otra que lo sustituya.
- F_{br}^{α} = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”.
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

De la misma manera, se define el valor total de la flota sin llantas ni neumáticos para vehículos con regla tipo 1:

$$VTAFN_r^\alpha = \sum_{b=0}^{15} VTAN_{br}^\alpha * F_{br}^\alpha \quad \text{Ecuación 85}$$

Donde:

$VTAFN_{br}^\alpha$ = Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”.

$VTAN_{br}^\alpha$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos con edad “b” del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”.

F_{br}^α = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”.

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

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

A partir de la entrada en vigencia de esta metodología para cada año posterior al año de corte, se definirá el valor tarifario cada autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2. Este valor tarifario lo mantiene el autobús durante toda su vida útil.

La estimación del valor de las unidades tipo 2 se determinará en cuatro pasos de acuerdo al procedimiento de actualización que se describe a continuación.

Paso I. Periodicidad y responsabilidad de la determinación del valor tarifario de las unidades

- 1.1. La determinación del valor de cada unidad de año de fabricación “v” se realizará durante los meses de noviembre del año “v” a marzo del año “v+1” y estará a cargo de la Intendencia de Transporte de la Aresep (IT). Los resultados serán establecidos mediante resolución, que deberá ser publicada en el diario oficial La Gaceta como máximo el último día hábil de marzo del año “v+1”. El plazo indicado para obtener el resultado se considera suficiente para la búsqueda y recolección de información (datos provenientes del Ministerio de Hacienda) así como para su procesamiento, de conformidad con la práctica estadística de obtención de información en este tipo de análisis.

- 1.2. La IT deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación del valor y el tope máximo por tipo de la unidad y año de fabricación, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad de los valores. Para cada momento en que se requiera calcular este valor, el expediente deberá incluir, como mínimo, las hojas de cálculo, la información base, el informe técnico que sustenta la resolución y los resultados obtenidos.

Paso II. Obtención de la información base para la determinación del valor tarifario para las unidades de transporte

- 1.3. Se seguirán los siguientes pasos:

- a. La IT solicita al CTP el listado oficial y actualizado de la flota autorizada de autobuses, que incluya: número de placa, número de acuerdo y fecha en que se autorizó su uso en el servicio de transporte público, tipo de autobús según la clasificación de autobuses que utilice el CTP, 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.
- b. La IT solicita 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, o cualquier otro sistema que lo sustituya, donde se 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 y que rige para el año siguiente.
- c. El CTP y la DGT entrega a la IT la información solicitada.
- d. 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 de año de fabricación “v”, el valor de mercado asignado por el Ministerio de Hacienda (VPn) y la clasificación del autobús según tipología oficializada por el CTP. En virtud del Transitorio VIII de la Ley N° 7600, el promedio simple del valor obtenido para cada tipo de autobús, del respectivo año de fabricación, corresponderá al valor con rampa para personas con discapacidad.
- e. Este valor de bus o vehículo nuevo, será la base tarifaria sobre la cual se estimarán los demás rubros asociados, y sólo se varía, en caso de que el mismo valor sobrepase el valor tope máximo que se define en el paso siguiente.

Paso III. Determinación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte

- 1.4. La determinación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte (k) consta de los siguientes pasos:

- a. Con la información solicitada y revisada, la IT calcula para cada tipo de autobús (k) según la tipología de autobuses utilizada por el CTP (suministrada por esta Institución, la cual podrá ser la indicada en el Cuadro 25 o cualquier otra que le sustituya) el promedio simple y la desviación estándar de los valores de mercado de las unidades de transporte de tipo “k” y año de fabricación “v”. Lo anterior, se consolida para cada tipo de autobús (k), en un cuadro resumen, tal como el que se presenta a continuación, donde se indica la información que como mínimo deberá contener el cuadro con los requisitos establecidos en este párrafo:

Cuadro 26. Resumen de determinación de valor tope máximo para las unidades de tipo “k” y año de fabricación “v”

Tipo de Autobús	Placa del autobús	Valor de mercado (en colones)	Valor promedio (en colones)	Desviación estándar (en colones)	Valor tope máximo (en colones)
(k) (ver cuadro 25)	(n)	(VP _n)	$\frac{\sum_{n=1}^{N_{kv}} VP_n}{N_{kv}}$	σ_{kv}	VTM_{kv}

En el cuadro 26 anterior el valor tope máximo para las unidades de tipo “k” y año de fabricación “v” (VTM_{kv}) corresponde al valor promedio simple de los valores de mercado más dos desviaciones estándar (en relación con el promedio) como se muestra en la siguiente ecuación:

$$VTM_{kv} = \frac{\sum_{n=1}^{N_{kv}} VP_n}{N_{kv}} + 2 \cdot \sigma_{kv}, \quad \text{con } N_{kv} > 0 \quad \text{Ecuación 86}$$

Donde:

VTM_{kv} = Valor tope máximo para el tipo de unidad “k” según lo indica el Cuadro 25 con año de fabricación “v”.

VP_n = Valor de mercado asignado por el MH para la unidad con número placa “n”.

σ_{kv} = Desviación estándar con respecto al valor del promedio simple de los valores de mercado asignado por el MH para el tipo de unidad de transporte “k” y año de fabricación “v”

v = Año de fabricación de las unidades para las cuales se calcula el valor tope.

k = Tipo de unidad de transporte.

n = Índice que representa la placa de la unidad de transporte.

N_{kv} = Total de unidades de transporte para el tipo “k” y año de fabricación “v”.

Este valor de tope máximo se calculará una vez para cada año “v” y será el valor tope que regirá a las unidades de tipo “k” de año de fabricación “v” para las fijaciones tarifarias posteriores a la entrada en vigencia de este valor.

Así mismo, la IT deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación de los valores indicados, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad de los mismos. El expediente deberá incluir, como mínimo, las hojas de cálculo, la información base y el informe técnico que sustenta los resultados obtenidos. Estos resultados se deben someter a un mecanismo de participación ciudadana de consulta pública. Una vez realizada la consulta pública, los resultados finales serán establecidos en una resolución, que deberá ser publicada en el diario oficial La Gaceta como máximo el último día hábil de marzo de cada año.

En caso de que para un tipo unidad de transporte (k) y año de fabricación (v) no se autoricen vehículos, no se asigna valor tope máximo.

Parte IV. Determinación del valor tarifario de una unidad en particular

- 1.5. El valor tarifario de una unidad en particular, de placa “n” será el menor valor que resulte de la comparación entre el valor del vehículo nuevo, según mercado, asignado por el MH (VP_n) y el correspondiente valor tope máximo por tipo de unidad para su año de fabricación “v”. Esto deberá realizarse para cada una de las unidades de transporte de la flota autorizada.

El valor tarifario de una unidad en particular (VTA_n^γ) de placa “n”, tipo “k” y año de fabricación “v” se obtiene de la siguiente ecuación:

$$VTA_n^\gamma = \text{Mín}(VP_n, VTM_{kv}) \quad \text{Ecuación 87}$$

Donde:

VTA_n^γ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús número de placa “n”.

VTM_{kv} = Valor tope máximo para el tipo de unidad “k” según lo indica el Cuadro 25 con año de fabricación “v”.

VP_n = Valor de mercado asignado por el MH para la unidad con número placa “n”.

v = Año de fabricación de las unidades para las cuales se calcula el valor tope.

k = Tipo de unidad de transporte.

n = Índice que representa la placa de la unidad de transporte.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

Al valor tarifario de la unidad de transporte en colones, se le debe restar el costo de las llantas y neumáticos, dado que dentro de la estructura de costos de la metodología, ese ítem se considera por separado, utilizando los valores de las llantas y neumáticos vigentes al momento de aplicación de este procedimiento. La definición del valor tarifario de las unidades sin llantas ($VTAN_n^\gamma$) es:

$$VTAN_n^\gamma = VTA_n^\gamma - (QLL_{VTAN}^\gamma * PLL) \quad \text{Ecuación 88}$$

Donde:

$VTAN_n^\gamma$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas con número de placa “n” del conjunto de unidades “ γ ”.

VTA_n^γ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús con número de placa “n” del conjunto de unidades “ γ ”.

QLL_{VTAN}^γ = Cantidad de llantas por vehículo automotor para el valor tarifario de la unidad del conjunto de unidades “ γ ”. Se consideran las llantas de cada tipo de vehículo automotor.

PLL = Precio de una llanta nueva. El precio de una llanta nueva se determina según lo indicado en la sección 4.11 vigente al día de la audiencia pública de la aplicación de esta metodología.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

n = Índice que representa la placa de la unidad de transporte.

Análogo a la valoración de unidades con reglas tipo 1 se definen el valor total de la flota autorizada en la ruta “r” para vehículos con regla tipo 2 como:

$$VTAF_r^\gamma = \sum_{b=0}^{15} VTA_{br}^\gamma \quad \text{Ecuación 89}$$

Donde:

$VTAF_r^\gamma$ = Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

VTA_{br}^γ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

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

- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
 γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

A su vez el valor tarifario de la flota de las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ” se define como:

$$VTA_{br}^{\gamma} = \sum_{n=1}^{N_{br}^{\gamma,p}} VTA_n^{\gamma} \quad \text{Ecuación 90}$$

VTA_{br}^{γ} = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

VTA_n^{γ} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús con número de placa “n” del conjunto de unidades “ γ ”.

$N_{br}^{\gamma,p}$ = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ” del año de aplicación “p”.

n = Índice que representa la placa de la unidad de transporte. Para esta fórmula se toma únicamente unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

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

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

p = Año de aplicación de la metodología.

De esta forma se determina posteriormente el valor total de la flota sin llantas ni neumáticos para vehículos con regla tipo 2:

$$VTA FN_r^{\gamma} = \sum_{b=0}^{15} VTAN_{br}^{\gamma} \quad \text{Ecuación 91}$$

Donde:

$VTAFN_r^\gamma$ = Valor tarifario total de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

$VTAN_{br}^\gamma$ = Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

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

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

Para el valor tarifario de la flota, sin llantas, para las unidades de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ” se tiene:

$$VTAN_{br}^\gamma = \sum_{n=1}^{N_{br}^{\gamma,p}} VTAN_n^\gamma \quad \text{Ecuación 92}$$

Donde:

$VTAN_{br}^\gamma$ = Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

$VTAN_n^\gamma$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas con número de placa “n” del conjunto de unidades “ γ ”.

$N_{br}^{\gamma,p}$ = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r” del conjunto de unidades “ γ ” del año de aplicación “p”.

n = Índice que representa la placa de la unidad de transporte. Para esta fórmula se toma únicamente unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

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

γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

p = Año de aplicación de la metodología.

4.9.3 Valoración de la flota total de la ruta según edad

Para vehículos con regla de cálculo tarifario tipo 1

Flota por edad para cada año de fabricación “v”:

Al multiplicar VTA_{br}^{α} por la cantidad correspondiente de unidades F_{br}^{α} correspondientes al año “v” se obtiene el valor total de la flota de vehículos de edad “b” con regla tipo 1 en la ruta “r” para ese año:

$$VTAF_{br}^{\alpha} = VTA_{br}^{\alpha} * F_{br}^{\alpha} \quad \text{Ecuación 93}$$

Donde:

$VTAF_{br}^{\alpha}$ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “α”.

VTA_{br}^{α} = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según edad “b” obtenida del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “α” según lo definido en la Resolución 008-RIT-2014 o cualquier otra que lo sustituya.

F_{br}^{α} = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r” del conjunto de unidades “α”.

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

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

Dado lo anterior se llega al cálculo del valor tarifario de la flota total para las edades “b” para vehículos con regla tipo 1 en la ruta “r” se llega a lo expresado en la ecuación 84.

De la misma manera, se definen el valor total de la flota sin llantas ni neumáticos para vehículos con regla tipo 1, al multiplicar $VTAN_{br}^{\alpha}$ por la cantidad correspondiente de unidades F_{br}^{α} se obtiene el valor total de la flota de vehículos de edad “b” sin llantas ni neumáticos, con regla tipo 1 en la ruta “r”:

$$VTANF_{br}^{\alpha} = VTAN_{br}^{\alpha} * F_{br}^{\alpha} \quad \text{Ecuación 94}$$

Donde:

$VTANF_{br}^{\alpha}$ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos, de edad "b" que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “α”.

$VTAN_{br}^{\alpha}$ = Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos, según edad “b” obtenida del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”.

F_{br}^{α} = Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad “b” en la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ”.

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

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

Y, a su vez, al sumar las flotas de diferentes edades “b” se obtiene el valor total de la flota para vehículos sin llantas ni neumáticos con regla tipo 1 en la ruta “r” tal como lo expresa la ecuación 85:

Para vehículos con regla de cálculo tarifario tipo 2

Flota por edad para cada año de fabricación “v”:

Al multiplicar VTA_{br}^{γ} por la cantidad correspondiente de unidades F_{br}^{γ} correspondientes al año “v” se obtiene el valor total de la flota de vehículos de edad “b” con regla tipo 2 en la ruta “r” para ese año. Lo anterior lo expresa la ecuación 90. Este valor del año se irá acumulando con los valores de cada edad para los vehículos con reglas tipo 2, para finalmente obtener el valor de la flota total para los vehículos de este tipo, lo cual se expresa en la ecuación 89.

De manera análoga, se calcula el valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos $VTAN_{br}^{\gamma}$ al sumar los valores de cada vehículo (por placa) tal como lo expresa la ecuación 92. Y al acumular este valor para cada edad se llega al valor de la flota total sin llantas ni neumáticos que describe la ecuación 91.

El valor tarifario de la flota según la edad “b” de la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ” y “ γ ” se obtiene a partir de las ecuaciones 93 y 90 de la siguiente forma:

$$VTA_{br} = VTAF_{br}^{\alpha} + VTA_{br}^{\gamma} \quad \text{Ecuación 95}$$

Donde:

VTA_{br} = Valor tarifario de las unidad de transporte de la edad “b” de y/o ramal la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” y “ γ ”.

$VTAF_{br}^{\alpha}$ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”.

- $VTAN_{br}^{\gamma}$ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.
- γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

Así mismo, el valor tarifario de la flota sin llantas ni neumático según la edad “b” de la ruta “r” del conjunto de unidades “ α ” y “ γ ” se obtiene a partir de las ecuaciones 85 y 92 de la siguiente forma:

$$VTAN_{br} = VTANF_{br}^{\alpha} + VTAN_{br}^{\gamma} \quad \text{Ecuación 96}$$

- $VTAN_{br}$ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ” y “ γ ”.
- $VTANF_{br}^{\alpha}$ = Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos, de edad “b” que se utiliza en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ α ”.
- $VTAN_{br}^{\gamma}$ = Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad “b” de la flota autorizada en la ruta “r”, del conjunto de unidades “ γ ”.
- b = Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- α = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.
- γ = Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

4.10 Procedimiento para la determinación de la cantidad de choferes

El procedimiento para determinar la cantidad de choferes se basa en un coeficiente de necesidades de conductores que parte de identificar la mayor cantidad de vehículos utilizados en una franja horaria, derivado de la programación del servicio de transporte para la ruta o conjunto de rutas. Los pasos que contempla dicho procedimiento son los siguientes:

1. Determinar, para cada una de las rutas o conjunto de rutas, la cantidad de vehículos utilizados en cada franja horaria, según la información disponible:
 - a. En caso que se disponga del detalle de la programación del servicio de transporte, donde para cada uno de los vehículos autorizados se cuente con la información del día de semana que opera, de la hora exacta de salida, de la ruta que opera y del sentido de operación en la ruta; se obtiene para cada franja horaria (periodo de 1 hora) la cantidad de vehículos (placas únicas) que se utilizan por hora, para cada uno de los días de la semana, separando en días hábiles (lunes a viernes), sábado y domingo (en algunos casos la operación en los días feriados se considera como domingo). Ver las columnas 1, 2, 4 y 6 del Formulario 1.
 - b. En caso de que no se disponga de la información con el detalle anterior y solo exista el horario de salidas sin asignación de vehículos se debe homologar la cantidad de vehículos por franja horaria con la cantidad de carreras por franja horaria derivado del esquema operativo autorizado. Para ello es necesario determinar para cada una de las rutas o el conjunto de rutas, según el esquema operativo autorizado, la cantidad de viajes por sentido (es decir sentido 1-2 y 2-1) en períodos de una hora. Posteriormente, sumar la cantidad de viajes del sentido 1-2 con los viajes 2-1 para determinar la cantidad de carreras para cada hora según esquema operativo. Esto se hace para cada temporada (en caso de ser necesario), para cada uno de los días de la semana, separando en días hábiles (lunes a viernes), sábado y domingo (en algunos casos la operación en los días feriados se considera como domingo). Ver las columnas 1, 2, 4 y 6 del Formulario 1.
2. Identificar el máximo número de vehículos utilizados por franja horaria, según la información disponible en el punto 1. Dependiendo de la ruta, por lo general la mayor cantidad de vehículos utilizados (día de mayor de utilización) ocurren en un día hábil a una o varias horas de la mañana y/o de la tarde, aunque en algunos tipos de ruta, pueden ocurrir un sábado o un domingo. Para esa franja horaria que sume la mayor cantidad de vehículos se asigna el 100% de la flota autorizada, es decir es la franja horaria de máxima utilización y corresponde igualmente al día de mayor utilización. Para las restantes franjas horarias de los días hábiles, sábados y domingos, se calcula el porcentaje de la flota en operación requerida, calculado como el cociente de la cantidad de vehículos utilizados en cada franja horaria entre la cantidad de vehículos de la franja horaria de máxima utilización (correspondiente al 100% de la flota autorizada). Ver las columnas 3, 5 y 7 del Formulario 1. Para cada día de la semana se debe identificar el porcentaje de máxima utilización de ese día. (ver fila de “Máximo”, columnas 3,5 y 7 del Formulario 1).
3. Calcular la duración equivalente de operación para el día de mayor utilización (ver Campo A del Formulario 2, para ese caso, el día de mayor de utilización corresponde a un día hábil), para lo cual se suma la columna de porcentajes del día de mayor de utilización del Formulario 1 y el resultado se divide entre 100.
4. Incluir la jornada ordinaria de trabajo efectiva permitida por el Código de Trabajo. En este caso el valor es de 7,5 horas. (Ver Campo B del Formulario 2). El tiempo de trabajo efectivo considera una reducción de media hora en la jornada ordinaria de ocho horas, según el artículo 137 Código del

Trabajo y artículo 18 de Reglamento de condiciones laborales y de salud ocupacional de los choferes de autobuses, Decreto Ejecutivo N°27298-MTSS.

5. Calcular el coeficiente de utilización de horas normales (ver campo C del Formulario 2) corresponde al cociente entre el Campo A y B. Para eso se divide la duración de operación del día de mayor de utilización entre la jornada ordinaria efectiva (Campo A entre Campo B del Formulario 2).
6. Calcular la cantidad de horas extra en los casos que el resultado sea superior a dos (ver Campo D del Formulario 2). Para esto se le debe restar dos al Campo C, y si este valor da negativo entonces se le asigna el valor de cero.
7. Calcular la cantidad de horas normales (ver Campo E del Formulario 2). Para esto se le restan al coeficiente de utilización de horas normales la cantidad de horas extra (Campo C menos Campo D del Formulario 2).
8. Calcular el coeficiente de utilización con horas extras (ver Campo F del Formulario 2), expresando la cantidad de horas extras como horas normales. Para esto se debe multiplicar la cantidad de horas extras (Campo D) por 1,5 (correspondiente al 50% adicional sobre salario según artículo 139 del Código de Trabajo) y sumarle la cantidad de horas normales (Campo E). Este coeficiente de utilización con horas extras representa las jornadas ordinarias equivalentes necesarias por vehículo para brindar el servicio en el día de mayor utilización.
9. Calcular el coeficiente de personal para cubrir días no laborados. Este coeficiente de personal incluye la cantidad de personal para cubrir días de descanso semanal, feriados, vacaciones, incapacidades y ausencias (ver campo G Formulario 3) comprende la suma de los porcentajes que se detallan a continuación:
 - a. Personal para cubrir descanso semanal (%DS): para determinar este factor es necesario calcular el porcentaje de reducción de la flota en operación para los días de menor utilización (sábado y domingo, en el ejemplo del formulario), obtenido como la resta entre el 100% de la flota en operación en día de mayor utilización (día hábil, en el ejemplo del formulario) y el porcentaje máximo de la flota en operación de los días de menor utilización (sábado y domingo, en el ejemplo del formulario). En el ejemplo el porcentaje de personal que disfruta el día libre en día hábil está dado por la expresión: $\%DS = (100\% - \%Libre\ Sábado - \%Libre\ Domingo) \times 52 / 365$.
 - b. Personal para cubrir días feriados (%DF): se contemplan los días feriados de pago obligatorio establecidos, por Ley, en Costa Rica, en el cálculo del porcentaje de utilización de flota en los días feriados. En caso de que el esquema operativo no lo indique, se puede considerar, que como regla general, los días feriados se comportan como días domingo (para cada ruta). El porcentaje de personal que disfruta de los días feriados está dado por la expresión: $\% DF = (Días\ feriados\ de\ ley \times porcentaje\ de\ utilización\ de\ flota) / 365$.
 - c. Personal adicional para cubrir los choferes que disfrutaban las vacaciones (%VAC): se parte de una cantidad de semanas de vacaciones a los que tiene derecho el trabajador, que según el

Código de Trabajo, corresponde a dos semanas por cada 50 semanas laboradas de forma continua (artículos 147 y 153). El porcentaje adicional para cubrir los choferes que disfrutaban las vacaciones se calcula como: $\%VAC = [(Semanas\ de\ vacaciones / 52\ semanas\ del\ año) / (1 - (Semanas\ de\ vacaciones / 52\ semanas\ del\ año))] \times 100$.

- d. Personal para cubrir las incapacidades (% INC): se parte de una cantidad promedio de días que se incapacita el personal. Lo anterior se propone como criterio tarifario mientras no se cuente con un estudio técnico que sustituya ese dato. Se utiliza el máximo de días que el patrono debe cubrir el salario; así como el porcentaje del personal que se incapacita, con una estimación de un 10% o el dato proveniente del estudio respectivo más reciente. El porcentaje para cubrir incapacidades se calcula como: $\%INC = \text{Días de incapacidad al año} / 365 \times \text{Porcentaje de choferes que se incapacitan} \times 100$.
- e. Personal para cubrir ausencias (%AI): se parte de una cantidad máxima de días de ausencias que podría presentar el personal. Mientras no se cuente con un estudio técnico que sustituya el dato se utiliza un estimado de dos días (considerando que con tres días ausente sin justificación un empleado puede perder el trabajo). El porcentaje para cubrir ausencia se calcula como: $\% AI = \text{Días de ausencias} / 365$.

10. Calcular el coeficiente de personal para cubrir otros días descanso semanal, feriados, incapacidades, ausencias y vacaciones (Ver Campo H del Formulario 2). Para eso se multiplica el coeficiente de utilización con horas extra por el porcentaje de personal para cubrir libres, feriados, vacaciones, incapacidades y ausencias (Campo F multiplicado por el Campo G del Formulario 2) /100.

11. Calcular el coeficiente de necesidades de choferes. Para esto se suma el coeficiente de personal para cubrir otros días descanso semanal, feriados, incapacidades, ausencias y vacaciones (Campo H del Formulario 2) y el coeficiente de utilización con horas extras (Campo F del Formulario 2).

A continuación se presenta el Formulario 1 con unos datos de ejemplo que permite seguir el procedimiento de determinación de la cantidad de choferes.

Formulario1. Determinación de vehículos por franja horaria

Período (1) Horario	Lunes a Viernes (Día Hábil)		Sábado		Domingo	
	(2) Vehículos	(3) (% utiliz.)	(4) Vehículos	(5) (% utiliz.)	(6) Vehículos	(7) (% utiliz.)
0:00 a 1:00	0	0	0	0	0	0
1:00 a 2:00	0	0	0	0	0	0
2:00 a 3:00	0	0	0	0	0	0
3:00 a 4:00	2	3	1	2	1	2
4:00 a 5:00	17	28	14	23	14	23

5:00 a 6:00	53	88	30	50	28	47
6:00 a 7:00	60	100	36	60	30	50
7:00 a 8:00	58	97	37	62	31	52
8:00 a 9:00	57	95	42	70	39	65
9:00 a 10:00	53	88	42	70	36	60
10:00 a 11:00	54	90	37	62	35	58
11:00 a 12:00	52	87	44	73	38	63
12:00 a 13:00	45	75	37	62	31	52
13:00 a 14:00	49	82	34	57	32	53
14:00 a 15:00	52	87	41	68	32	53
15:00 a 16:00	55	92	42	70	36	60
16:00 a 17:00	55	92	39	65	32	53
17:00 a 18:00	54	90	42	70	36	60
18:00 a 19:00	48	80	39	65	31	52
19:00 a 20:00	28	47	31	52	31	52
20:00 a 21:00	27	45	23	38	25	42
21:00 a 22:00	21	35	22	37	19	32
22:00 a 23:00	13	22	14	23	19	32
23:00 a 0:00	3	5	2	3	0	0
Total		1.427		1.082		960
Máximo	60	100	44	73	39	65

Formulario 2. Determinación de coeficientes de choferes

Item	Campo	Cálculo	Valor
Duración equivalente de operación día mayor utilización (Total porcentaje útil/100)	A	1427/100	14,27
Jornada ordinaria de trabajo efectiva (horas) ⁴	B	7,5	7,50
Coefficiente de utilización en horas normales (A / B)	C	14,27/7,5	1,90
Horas extras (C - 2) (si es negativo igualar a cero)	D	0,00	0,00
Horas normales (C - D)	E	1,90 - 0,00	1,90
Coefficiente de utilización con horas extras (D x 1,5 + E)	F	0 x 1,5 + 1,90	1,90
Porcentaje de personal para cubrir días de descanso semanales, feriados, vacaciones, incapacidades y ausencias	G	(5,46 + 1,60 + 4,00 + 0,08 + 0,55)	11,69
Personal para cubrir otros días descanso semanal, feriados, vacaciones, incapacidades y ausencias (F x G / 100)	H	(1,90 x 11,69)/100	0,22
Coefficiente de necesidades de choferes (F+H)		1,90 + 0,22	2,12

⁴ El tiempo de trabajo efectivo considera una reducción de media hora en la jornada ordinaria de ocho horas, según el artículo 137 Código del Trabajo y artículo 18 de Reglamento de condiciones laborales y de salud ocupacional de los choferes de autobuses, Decreto Ejecutivo N°27298-MTSS.

Formulario 3. Detalle del cálculo del porcentaje de persona para cubrir libres, feriados, vacaciones, incapacidades y ausencias

Detalle de cálculo de los componentes del Campo G	Cálculo	Valor
G.1. Personal para cubrir descanso semanal		
Reducción de flota en operación día Sábado	100 – 73	27
Reducción de flota en operación día Domingo	100 -65	35
Porcentaje de personal que disfruta día libre de L-V	100 – 27- 35	38
<i>Factor de personal para cubrir descanso semanal (%)</i>	38*52/365	5,46
G.2. Personal para cubrir días feriados		
Feridos de ley en Costa Rica	9	9
Porcentaje de utilización de flota en operación para día feriado	65	65
<i>Factor de personal cubrir días feriados (%)</i>	(9/365) x 65	1,60
G.3. Personal adicional para cubrir los que disfrutan vacaciones		
Semanas de vacaciones a los que tienen derecho los trabajadores en Costa Rica	2	2
<i>Factor de personal para cubrir los que disfrutan vacaciones (%)</i>	(2/52)/(1-2/52) x 100	4,00
G.4. Personal para cubrir las incapacidades		
Cantidad de días de incapacidad que cubre el empleador	3	3
Porcentaje de empleados que se incapacitan	10%	10%
<i>Factor de personal para cubrir las incapacidades (%)</i>	((3/365)x10%x100	0,08
G.5. Personal para cubrir ausencias		
Cantidad de días de ausencia del personal	2	2
<i>Factor de personal para cubrir ausencias (%)</i>	(2/365)*100	0,55

4.11 Procedimiento para la determinación de precios de los bienes utilizados en la estructura de costos de la metodología

4.11.1 Precio de insumos de mantenimiento

Los insumos de mantenimiento considerados dentro de la estructura de costos, son los siguientes: i) el aceite de motor; ii) el aceite de caja de cambios; iii) el aceite para el diferencial; iv) el líquido de frenos; vi) la grasa; vii) la llanta nueva; viii) el reencauche y ix) el neumático. Los precios de dichos insumos de mantenimiento se determinarán de acuerdo con los criterios de la encuesta establecidos en la resolución de la Junta Directiva de la Aresep, RJD-120-2012 del 5 de noviembre del 2012 (publicada en el diario oficial Alcance Digital N°174 La Gaceta 214 del 6 de noviembre del 2012) o en función de cualquier otra disposición de la Aresep que la sustituya.

Los precios de los bienes de la estructura de costos contemplados en el modelo de fijación ordinaria entrarán en vigencia de acuerdo con lo indicado en la resolución RJD-120-2012:

“(…)

Los precios obtenidos como resultado de la encuesta y considerados en cada aplicación del modelo extraordinario, deberán ser incorporados de forma simultánea al modelo de fijación ordinaria, en la misma resolución que se emita para cada aplicación del modelo extraordinario, a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial La Gaceta (...)”.

O en función de cualquier otra disposición de la Aresep que la sustituya.

4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros

La determinación del precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros para cada unidad de transporte se realizará una vez al año, entre los meses de agosto a octubre y estará a cargo de la IT, bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística. Este profesional 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. El plazo entre agosto y octubre se considera suficiente para poder realizar el estudio que comprendería los valores de estos equipos, en sus etapas de diseño, búsqueda y recolección de información, procesamiento de datos y obtención de los resultados finales, de conformidad con la práctica estadística de obtención de información en este tipo de segmento de mercado.

La resolución que dispone la determinación del precio deberá estar publicada en el diario oficial La Gaceta al último día hábil de diciembre de cada año. Este plazo se considera adecuado dado que se habrían obtenido previamente los valores de los precios y costos, quedando entonces un tiempo prudencial para la labor de participación ciudadana y publicación de resultados finales. La IT será la responsable de que se cumpla con estos plazos. El sistema automatizado de conteo de pasajeros para cada unidad de transporte deberá cumplir al menos con las características mínimas de software y hardware que permitan obtener los datos de pasajeros movilizados. Estas características mínimas son las siguientes:

- a) Las descripciones generales de la ruta para la cual se registran los datos de movilización de pasajeros en cada uno de los servicios como lo son: el número de la ruta y descripción del ramal, si aplica; el número de la placa del autobús; el sentido (1-2) o (2-1), si corresponde; la hora de inicio del servicio y la fecha del servicio.
- b) La cantidad de ascensos y descensos de pasajeros regulares en cada una de las paradas del autobús. Se debe indicar la tarifa regular para este tipo de pasajeros.
- c) La cantidad de ascensos de pasajeros adultos mayores en cada una de las paradas del autobús. Se debe indicar la tarifa y el porcentaje de descuento correspondiente para este tipo de pasajeros.
- d) Los datos deben ser remitidos diariamente al finalizar el servicio brindado y de manera remota (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros) a un servidor. Estos datos son los registrados directamente del sistema (sin procesar).

- e) Los datos procesados (depurados) deben ser remitidos a un servidor el día natural siguiente a la prestación del servicio.

4.11.3 Determinación del precio y coeficiente de consumo de filtros de combustible

La determinación del precio de filtros de combustible, para cada unidad de transporte, se realizará dos veces al año y se determinarán de acuerdo a los criterios de la encuesta establecidos en la resolución de la Junta Directiva de la Aresep, RJD-120-2012 del 5 de noviembre del 2012 (publicada en el diario oficial Alcance Digital N°174 La Gaceta 214 del 6 de noviembre del 2012) o en función de cualquier otra disposición de la Aresep que la sustituya. Estará a cargo de la IT, bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística. Este profesional 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.

La resolución que dispone la determinación del precio deberá estar publicada en el diario oficial La Gaceta de manera que concuerde con la fecha en que se publiquen los resultados de la encuesta de insumos de la sección 4.11.1. Este plazo se considera adecuado, dado que se habrían obtenido previamente los valores de los precios y costos, quedando entonces un tiempo prudencial para la labor de participación ciudadana y publicación de resultados finales. La IT será la responsable de que se cumpla con estos plazos.

Por su parte, la estimación del coeficiente de consumo de filtros de combustible se realizará 6 meses posteriores a la fecha de publicación de la metodología aquí propuesta. De nuevo, la estimación de este coeficiente estará a cargo de la IT y se actualizará, como mínimo, una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de esta metodología. 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.

4.12 Criterios y procedimientos de recopilación de información

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

4.12.1 Datos de las variables de operación

Las variables de operación vienen dadas según la concesión para explotar un servicio de transporte público remunerado de personas, la cual 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 sustituya.

Cuando un servicio de transporte público remunerado de personas está autorizado para su operación bajo la figura de permiso, las variables de operación serán aquellas que defina el CTP, y que se encuentren vigentes al momento de la aplicación de esta metodología.

Las variables de operación empleadas en los cálculos tarifarios se realizarán bajo los siguientes criterios.

a. Carreras mensuales

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CM_{rl}), se 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, ya sea archivadas en el expediente de requisitos de admisibilidad (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria) o provenientes de sistemas automatizados de conteo de pasajeros.

La cantidad de carreras mensuales a utilizar en el cálculo tarifario se determinan así:

- 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 con el 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 97

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.

b. 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 podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global). 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.

4.12.2 Datos de variables de inversión

a. Cantidad de unidades autorizadas

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

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. Dicha información estará en disposición de la IT.

c. Arriendo de las unidades autorizadas

En el cálculo tarifario se considerarán aquellas unidades que no están a nombre del operador, siempre y cuando el acuerdo de flota vigente presente 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, situación que fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 002-032-2009 de la sesión ordinaria N° 032-2009. Para los casos descritos anteriormente, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento o concepto equivalente, asociado con cualquiera de las figuras jurídicas previstas, el monto del contrato de arrendamiento de cada unidad según su edad, siempre y cuando este monto no exceda el importe de la depreciación más la rentabilidad que conllevaría la misma en el caso de que no estuviera arrendada (es decir, en caso de que fuera propia). En caso contrario, cuando el valor del arriendo supera al de la depreciación y rentabilidad, no se reconocerá dicho gasto de arrendamiento, sino solo el respectivo de depreciación y de rentabilidad.

En los casos en que el monto de arriendo o concepto equivalente se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, para obtener el monto en colones se utilizará el promedio simple semestral 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 la audiencia pública de la aplicación del 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 procedimiento para establecer el arrendamiento sería el siguiente:

1. Se registra el monto mensual correspondiente al contrato de arrendamiento de la unidad.
 2. Se define el tipo de regla de cálculo tarifario que le corresponde a la unidad.
 3. Se calcula el monto mensual correspondiente por depreciación de la unidad.
 4. Se calcula el monto mensual correspondiente por rentabilidad de la unidad.
 5. Se suman los valores correspondientes a la depreciación y rentabilidad de la unidad.
 6. Se hace la comparación entre el valor por depreciación y rentabilidad en el paso e) anterior contra el monto del contrato de arriendo del paso a) donde se establece lo siguiente:
 - i) Si el monto del contrato mensual de arrendamiento es mayor a la suma del monto mensual por depreciación más el monto de rentabilidad de la unidad, se considerará la unidad como si esta fuera propia.
 - ii) Si el monto del contrato mensual de arrendamiento es menor suma del monto mensual por depreciación más el monto mensual de rentabilidad de la unidad, se debe distribuir el monto de arriendo asignando un 50% en depreciación de la unidad y el 50% restante para rentabilidad de la unidad.
- 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. Durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio, de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos. Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular.

- f. Antigüedad máxima de las unidades autorizadas

Se considerará, 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”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la

normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado.

g. Tipos de unidad

En el cálculo tarifario se considerarán únicamente los tipos de unidad que sean homologados o clasificados de acuerdo con la tipología de rutas por distancia de viaje o la caracterización definida según especificaciones técnicas emitidas por el MOPT, quien sería el ente que estaría homologando los tipos de unidades.

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 es parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.

i. 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, es decir, cualesquiera otros acuerdos que suplanten los anteriores o nuevos por regir.

j. Corredores comunes

El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de esta metodología tarifaria, tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado “corredor común”) con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo. Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión N° 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

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

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

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

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

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

Si se determina que existe una situación de corredor común de acuerdo con los criterios anteriores, se establece como criterio tarifario que, para contrarrestar la competencia desleal en contra de las rutas urbanas involucradas en una situación de corredor común, a las rutas interurbanas se les fijará una tarifa superior solamente para el fraccionamiento en común, como mínimo en una cuya diferencia del 20% de la tarifa de la ruta urbana. Dicho margen es un parámetro por medio del cual existirán diferencias tarifarias significativas.

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.

4.13 Aplicación de la metodología

4.13.1 Aplicación general

- a. Vigencia

La presente metodología, una vez aprobada, y publicada 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 esta metodología 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 esta metodología, serán los que definan la normativa vigente.

d. Equilibrio económico

Las solicitudes de fijación tarifaria podrán ser de oficio o solicitud de parte. En el 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 N° 3503. El solicitante 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 para las fijaciones de tarifas objeto de la aplicación de esta metodología, serán sometidas al proceso de participación ciudadana de audiencia pública, con los plazos y requisitos de este tipo de proceso de acuerdo a los artículos 36 y 37 de la Ley N° 7593 y sus reformas.

f. Tarifas finales

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

g. Fijaciones tarifarias de oficio

Cuando la presente metodología se aplique en fijaciones tarifarias de oficio, la Aresep empleará la información vigente y más actualizada de la que disponga.

4.13.2 Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente

La presente metodología, una vez aprobada, publicada y con su entrada en vigencia en el diario oficial La Gaceta, regirá para toda aquella solicitud de fijación tarifaria que ingrese a la Aresep.

Si para efectos de la aplicación de la metodología, es decir, para efectos de realizar fijaciones tarifarias (nacionales) ordinarias de oficio y por terceros avalado por Ley, o bien a solicitud de parte; no se dispone de información de algún elemento necesario para el cálculo respectivo, se utilizará información ya sea relacionada o ajustada al elemento en cuestión. Este procedimiento de obtener datos para realizar los cálculos cuando exista información incompleta o no haya información se denominará “*procedimiento para obtención de datos con variables aproximadas*” el cual se describe en el siguiente apartado.

a. Procedimiento para obtención de datos con variables aproximadas

De acuerdo con las principales variables relacionadas con el cálculo tarifario se definen bases de aproximación para aplicar la metodología cuando la información no está disponible según se requiere. Estas variables se denominan variables aproximadas, y se describen a continuación.

1. *Valor tarifario de unidades de autobús:* si no se cuenta con el valor del MH de autobús nuevo para los autobuses que ingresen con reglas tipo 2, se aplicará única y exclusivamente para asignarle su valor tarifario, el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús según las reglas tipo 1. Este valor, será el valor de la placa de la unidad de autobús, por emplear en las reglas de cálculo tarifario tipo 2 (ver sección 4.9.2) en la ruta respectiva. Adicionalmente, en los casos en que, por algún motivo, no se cuente la resolución por parte de la IT de los valores tarifarios de las unidades nuevas para las reglas tipo 2, se aplicara el valor tarifario inmediato anterior vigente según el tipo de autobús que corresponda.
2. *Valores de la flota en rutas y ramales con tipos de autobús distintos:* Para estos casos no se ponderará el valor del autobús, si no que se calculará el valor individual para cada uno de los costos asociados a este valor, obteniendo al final una suma del total de cada rubro, por tipo de unidad para el conjunto de rutas y/o ramales. Es decir no se pondera por distancia recorrida si no que se hace una estimación individual que se agrega por tipo de reglas de cálculo tarifario y tipo de unidades que contenga el conjunto de rutas y/o ramales.
3. *Aplicación de las reglas de cálculo cuando no existe detalle de la fecha de acuerdo de flota:* Si en el caso que se aprueba la metodología no se encuentra en el registro del CTP sobre la existencia en acuerdos de flota de una placa para una unidad, en determinada flota de una ruta “r”, se asume que la unidad no ha estado en acuerdos de flota anteriores y por lo tanto le corresponde la aplicación de las reglas de cálculo tipo 2. En caso de que el operador pueda demostrar de que la unidad ya se había inscrito en un acuerdo de flota anterior, él mismo deberá aportar las pruebas correspondientes (avaladas por el CTP) para que la unidad se le aplique para ese caso las reglas de cálculo tipo 1.
4. *Valores de sistemas o insumos de apoyo al servicio:* Los siguientes sistemas de apoyo o costos de insumos del servicio se les asignará un valor de cero en caso de no tener el dato de precio o costo respectivo para la fecha de aplicación de esta metodología
 - a. *Valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros.*
 - b. *Valor del sistema de pago electrónico y seguridad.*

- c. *Valor de los estudios de calidad.*
 - d. *Valor del costo de la infraestructura de apoyo al transporte público.*
 - e. *Valor de los costos de los filtros de combustible.*
5. *Valores de los precios de cualquier insumo o rubro de costo:* si no se cuenta con estos valores actualizados o bien no ha sido estadísticamente viable su recolección, se procederá aplicando sobre el último dato (de cualquier rubro o costo) disponible, la tasa de crecimiento mensual del índice de Precios del Consumidor (IPC, oficial, obtenido del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo), comenzando en el mes siguiente del último dato disponible y hasta el último dato disponible con dos meses de anterioridad de la fecha de solicitud de revisión tarifaria.
 6. Cuando no se disponga del detalle de la programación del servicio de transporte, donde al menos se cuente para cada uno de los vehículos autorizados el día de semana que opera, la hora exacta de la salida, la ruta que opera y el sentido de operación en la ruta, se debe homologar la cantidad de vehículos por franja horaria con la cantidad de carreras por franja derivado del esquema operativo autorizado.
 7. *Rezago tarifario:* Se considera que un operador entra en rezago tarifario cuando éste no ha realizado una solicitud de ajuste tarifario en un periodo mayor a un año a partir de su última petición. De conformidad con la Ley N° 7593, los operadores de los servicios públicos deben solicitar ajustes tarifarios, al menos una vez al año, derivado de la presentación de su situación operativa, pecuniaria y conexas. Para estos efectos aportan información de diversa naturaleza. Este es un derecho otorgado por Ley. Para los casos de incumplimiento del artículo 30 de la Ley N° 7593, se procederá a reconocer el aumento resultante en la tarifa (en colones) en tramos trimestrales iguales, distribuidos por el plazo que resta a la concesión o permiso. El empresario deberá aportar la tabla de recuperación sugerida de ese rezago, la cual será fijada en la resolución correspondiente cuando se establezca (eficacia) dicho reconocimiento.
 8. *Volumen mensual de pasajeros para cada ruta (r) y/o ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario:* si no se cuenta con todos o alguno de estos valores con una antigüedad menor o igual a los 3 años a la fecha⁵ en que se solicite la revisión tarifaria, ya sea de oficio o por solicitud de un tercero; se procederá de la siguiente manera: Para el último dato existente del volumen de pasajeros mensual para cada ruta y/o ramal o fraccionamiento, y a partir del esquema operativo (aprobado en el acuerdo de flota y frecuencia de horarios por el CTP) que da sustento a dicha información; se calculará el volumen de pasajeros implícito (“demanda implícita”) en este esquema operativo. El procedimiento para obtener este dato se detalla en el siguiente punto b. Procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos en el esquema operativo autorizado de la ruta.

De conformidad con la Ley N° 7593 y sus reformas, y para todos y cada uno de los casos en que se señala el uso de variables aproximadas, a fin de establecer un cálculo tarifario que permita cumplir a cabalidad -entre muchos- con el objetivo fundamental del capítulo 4 de la mencionada Ley y el artículo 31; la Autoridad Reguladora podrá realizar los análisis pertinentes básicos y exhaustivos que demuestren el cumplimiento del

equilibrio financiero del operador, entre muchos los análisis intertemporales de rentabilidad, solvencia, liquidez. Para tales efectos, en cualquier momento se podrá recurrir al análisis de los estados financieros detallados, para verificar tal condición, los cuales deben ser presentados, de oficio, todos los años, por los operadores del servicio.

- b. Procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos en el esquema operativo autorizado de la ruta

El procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos en el esquema operativo (sea este en una solicitud por parte de un prestador del servicio, en una revisión tarifaria de oficio o en una solicitud de un tercero) se basa en determinar una cantidad de pasajeros mensuales a partir del esquema operativo autorizado para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas. A continuación se detallan los pasos que contempla dicho procedimiento:

1. Determinar para cada una de las rutas de un conjunto, según el esquema operativo autorizado, la cantidad de viajes por sentido (es decir sentido 1-2 y 2-1) en periodos de una hora para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas. Esto se realiza para cada temporada (en caso de ser necesario), para cada uno de los días de la semana, separando en días hábiles (lunes a viernes), sábado y domingo. (Ver todas las columnas (1 a 7) de Formulario 4.
2. Identificar el periodo horario que corresponde al periodo de máxima cantidad de viajes. Se determina a partir de identificar los periodos con la mayor cantidad de carreras (suma de viajes en ambos sentidos) para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas. Para este caso se consideran las tres horas que cuenten con la mayor cantidad de viajes.
3. Determinar la capacidad máxima promedio de pasajeros para la flota autorizada para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas. Esta capacidad se obtiene como el resultado de la suma de la capacidad máxima promedio de pasajeros sentados y la capacidad máxima promedio de pasajeros de pie. La capacidad máxima promedio de pasajeros sentados se obtiene como el promedio simple de las capacidades individuales de cada una de las unidades de la flota autorizada para cada una de las rutas del conjunto. Por su parte, la capacidad máxima promedio de pasajeros de pie se obtiene como el promedio simple de las capacidades de pasajeros de pie individuales, de cada una de las unidades de la flota autorizada, para cada una de las rutas del conjunto.
4. Se utiliza un factor de ocupación de la flota en periodo de máxima cantidad de viajes (periodo pico) para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas de 1,00. Para el resto del periodo se utilizará un factor de ocupación de 0,60.
5. Se considerarán 260,9 días hábiles (lunes a viernes) al año; 52,2 días sábado al año y 52,2 días domingo al año.
6. Calcular el total de pasajeros implícitos anuales en el esquema operativo para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas, para lo cual se deben realizar lo siguiente:

- i. Calcular la cantidad de pasajeros implícito por cada hora, ya sea, día hábil, día sábado o día domingo. Consiste en multiplicar la capacidad máxima promedio de pasajeros de la flota autorizada en cada una de las rutas del conjunto (según se detalló en el inciso 3 de este procedimiento), por el factor de ocupación para esa hora (según se detalló en el inciso 4 de este procedimiento).
 - ii. Calcular la cantidad de pasajeros implícitos para un día hábil de la semana para el sentido 1-2 y el sentido 2-1 (Vdh). Se obtiene como el resultado de sumar la cantidad de pasajeros implícitos para cada hora en cada ruta del conjunto (según se detalló en el inciso 6.i anterior de este procedimiento) en cada uno de los sentidos para un día hábil.
 - iii. Calcular la cantidad de pasajeros implícitos para un día sábado de la semana para el sentido 1-2 y el sentido 2-1 (Vds). Se obtiene como el resultado de sumar la cantidad de pasajeros implícitos para cada hora en cada ruta del conjunto (según se detalló en el inciso 6.i anterior de este procedimiento) en cada uno de los sentidos para un día sábado.
 - iv. Calcular la cantidad de pasajeros implícitos para un día domingo de la semana para el sentido 1-2 y el sentido 2-1 (Vdd.) Se obtiene como el resultado de sumar la cantidad de pasajeros implícitos para cada hora en cada ruta del conjunto (según se detalló en el inciso 6.i anterior de este procedimiento) en cada uno de los sentidos para un día domingo.
7. Calcular el total de pasajeros implícitos anuales en el esquema operativo para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas. (Vaimp). Se obtiene del resultado de $(Vdh \times 260,9 \text{ (días hábiles lunes a viernes al año)}) + (Vds \times 52,2 \text{ (días sábado al año)}) + (Vdd \times 52,2 \text{ (días domingo al año)})$.
 8. Calcular el total de pasajeros implícitos mensuales en el esquema operativo para cada ruta “r” y/o ramal “l” del conjunto de rutas. Se obtiene del resultado de $(Vaimp) / 12$.
 9. En caso de que la ruta “r” y/o ramal “l” cuenten con fraccionamiento(s) tarifario(s) “f” se utilizará la misma distribución porcentual de incremento de la tarifa según el pliego tarifario utilizada en la fijación tarifaria ordinaria anterior.
 10. Dado que el dato que se obtiene en el inciso 8 y 9 anterior está referido a un periodo puntual de cálculo mayor a los tres años, con el propósito de obtener dicho valor que sea un insumo a la hora de realizar los cálculos en el estudio de solicitud tarifaria, se ajustará dicho valor de conformidad con la tasa de crecimiento anual de la población de Costa Rica, que se obtiene a través de los indicadores demográficos proyectados por años calendario, publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Censo. Dicha tasa se aplicará de forma acumulativa hasta el año anterior en que haya iniciado el estudio de fijación tarifaria.

Formulario 4. Resumen de carreras según día hábil, sábado y domingo

(1) Horario	Lunes a Viernes (Día Hábil)		Sábado		Domingo	
	(2) Carreras	(3) (% utiliz.)	(4) Carreras	(5) (% utiliz.)	(6) Carreras	(7) (% utiliz.)
0:00 a 1:00	0	0	0	0	0	0
1:00 a 2:00	0	0	0	0	0	0
2:00 a 3:00	0	0	0	0	0	0
3:00 a 4:00	2	3	1	2	1	2
4:00 a 5:00	17	28	14	23	14	23
5:00 a 6:00	53	88	30	50	28	47
6:00 a 7:00	60	100	36	60	30	50
7:00 a 8:00	58	97	37	62	31	52
8:00 a 9:00	57	95	42	70	39	65
9:00 a 10:00	53	88	42	70	36	60
10:00 a 11:00	54	90	37	62	35	58
11:00 a 12:00	52	87	44	73	38	63
12:00 a 13:00	45	75	37	62	31	52
13:00 a 14:00	49	82	34	57	32	53
14:00 a 15:00	52	87	41	68	32	53
15:00 a 16:00	55	92	42	70	36	60
16:00 a 17:00	55	92	39	65	32	53
17:00 a 18:00	54	90	42	70	36	60
18:00 a 19:00	48	80	39	65	31	52
19:00 a 20:00	28	47	31	52	31	52
20:00 a 21:00	27	45	23	38	25	42
21:00 a 22:00	21	35	22	37	19	32
22:00 a 23:00	13	22	14	23	19	32
23:00 a 0:00	3	5	2	3	0	0
Total		1.427		1.082		960
Máximo	60	100	44	73	39	65

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 Transporte
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 la metodología

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
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	$CF_r = CDAF_r + CPOM_r + CPA_r + GA_r + CRA_r + CSPE_r + CECS_r + CIAS_r + OG_r$
Costo mensual de depreciación sobre los activos fijos en la ruta "r".	4	$CDAF_r = CDF_r + CDMEI_r + CDSCP_r$
Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta "r" del conjunto de unidades "α".	5	$CDF_r^\alpha = \frac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} fdf_b * VTAN_{br}^\alpha * F_{br}^\alpha \right]$
Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta "r" del conjunto de unidades "γ".	6	$CDF_r^\gamma = \frac{1}{12} * \sum_{b=0}^{15} (fdf_b^\gamma * VTAN_{br}^\gamma)$
Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta "r".	7	$CDF_r = CDF_r^\alpha + CDF_r^\gamma$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
Costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones en la ruta "r".	8	$CDMEI_r = cdmei * (VTAF_r^\alpha + VTAF_r^\gamma)$
Costo mensual de depreciación del sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r".	9	$CDSCP_r = \frac{1}{12} * [fdscp * VNSCP * F_r]$
Costo mensual en personal de operación y mantenimiento en la ruta "r".	10	$CPOM_r = CSCH_r + CSD_r + CSMA_r$
Costo mensual por salarios de los choferes en la ruta "r".	11	$CSCH_r = (cch_r * SCH * F_r) * (1 + CS)$
Costo mensual por salarios de los despachadores o chequeadores en la ruta "r".	12	$CSD_r = (cd * SD * F_r) * (1 + csd) * (1 + CS)$
Costo mensual por salarios de los mecánicos en la ruta "r".	13	$CSMA_r = (cm_r * SM * F_r) * (1 + CS)$
Coefficiente de necesidades de mecánicos en la ruta "r".	14	$cma_r = LH_r * \left(\frac{12 * RPM_r}{1000} \right) * \left(\frac{1}{48 * 52} \right)$
Número de horas de mano de obra para mantenimiento por cada 1000 km en la ruta "r".	15	$LH_r = 293,44 * [PARTS_r]^{0,517}$
Coefficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 km de flota "r".	16	$PARTS_r = [CKM_r]^{0,483} * [3,00 * 10^{-6}]$
Kilometraje acumulado para la edad promedio de flota autorizada en la ruta "r".	17	$CKM_r = EPF_r * 12 * RPM_r$
Coefficiente de necesidades de mecánicos en la ruta "r".	18	$cm_r = \text{Mín}(cma_r, 0,80)$
Costo mensual de personal administrativo de la ruta "r".	19	$CPA_r = cpa * CPOM_r$
Gastos administrativos mensuales de la ruta "r".	20	$GA_r = GDC_r + GSV_r + GRTV_r + GAR_r + GCTP_r + GP_r$
Gasto mensual de derecho de circulación de la flota autorizada de la ruta "r".	21	$GDC_r = \frac{1}{12} * [(VP + VIPV + VL_{7088} + VTFS + VIM) * F_r]$
Gasto mensual del seguro voluntario de la flota autorizada en la ruta "r".	22	$GSV_r = \frac{1}{12} * [(VPA + VPC) * F_r * 2]$
Gasto mensual de inspección técnica vehicular de la flota autorizada en la ruta "r".	23	$GRTV_r = \frac{1}{12} * [VRTV * F_r * 2]$
Gasto del canon mensual de Aresep de la flota autorizada en la ruta "r".	24	$GAR_r = \frac{1}{12} * [VCAR * F_r]$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
Gasto del canon mensual del CTP de la flota autorizada en la ruta "r".	25	$GCTP_r = \frac{1}{12} * [VCTP * F_r]$
Gasto mensual de los peaje(s) y/o transbordador(es) en la ruta "r".	26	$GP_r = CVP_r * \sum_{g=1}^G T_{gr}$
Costo mensual en repuestos y accesorios de la ruta "r".	27	$CRA_r = \frac{1}{12} * ccra_r * (VTAF_r^\alpha + VTAF_r^\gamma)$
Coefficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta "r" derivado según HDM-IV.	28	$crea_r = PARTS_r * \left(\frac{12 * RPM_r}{1000} \right)$
Coefficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta "r".	29	$ccra_r = \text{Min}(crea_r, 10\%)$
Costo mensual por otros gastos en la ruta "r".	30	$OG_r = \frac{1}{12} * cog * (VTF_r^\alpha + VTF_r^\gamma)$
Costos variables mensuales de la ruta "r".	31	$CV_r = (CCC_r + CCLL_r + CCAM_r + CCACC_r + CCAD_r + CCLF_r + CCG_r + CCFC_r)$
Costo mensual en consumo de combustible de la ruta "r".	32	$CCC_r = ccc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PC$
Costo mensual en consumo de llantas de la ruta "r".	33	$CCLL_r = ccll * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * (QLL * PLL + QN * PN + QR * PR)$
Costo mensual en consumo de aceite de motor de la ruta "r".	34	$CCAM_r = ccam * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAM$
Costo mensual en consumo de aceite de caja de cambios de la ruta "r".	35	$CCACC_r = ccacc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAC$
Costo mensual de consumo en aceite para diferencial de la ruta "r".	36	$CCAD_r = ccad * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PAD$
Costo mensual en consumo de líquido para frenos de la ruta "r".	37	$CCLF_r = cclf * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PLF$
Costo mensual en consumo de grasa de la ruta "r".	38	$CCG_r = ccg * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PG$
Costo mensual en consumo de filtros de combustible de la ruta "r".	39	$CCFC_r = ccfc * (1 + ccsr) * D_r * (1 + cki) * CM_r * PF$
Rentabilidad mensual del capital para la operación de la ruta "r".	40	$RT_r = RAF_r + RCP_r$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 para la ruta "r" del conjunto de unidades "γ".	41	$tr^\gamma = \frac{tia + tip}{2}$
Rentabilidad mensual del capital invertido en activos fijos en la ruta "r".	42	$RAF_r = RF_r + RMEI_r + RSCP_r$
Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".	43	$frf_b^\alpha = 1 - fdfa_b^\alpha$
Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 1 de la ruta "r".	44	$RF_r^\alpha = \frac{1}{12} * \left[\sum_{b=0}^{15} VTAN_{br}^\alpha * frf_b^\alpha * F_{br}^\alpha * tr^\alpha \right]$
Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota en la ruta "r" del conjunto de unidades "γ".	45	$frf_b^\gamma = 1 - fdfa_b^\gamma$
Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 2 de la ruta "r".	46	$RF_r^\gamma = \frac{1}{12} * tr^\gamma * \sum_{b=0}^{15} (frf_b^\gamma * VTAN_{br}^\gamma)$
Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de la ruta "r".	47	$RF_r = RF_r^\alpha + RF_r^\gamma$
Rentabilidad mensual del capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones en la ruta "r".	48	$RMEI_r = \frac{1}{12} * crmei * \left[(VTAF_r^\alpha * tr^\alpha) + (VTAF_r^\gamma * tr^\gamma) \right]$
Factor de rentabilidad anual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros.	49	$frscp = 1 - fdascp$
Vida útil del sistema automatizado de conteo de pasajeros.	50	$fdascp = \frac{VUSCP}{2} * fdscp$
Rentabilidad mensual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta "r".	51	$RSCP_r = \frac{1}{12} * [frscp * VNSCP * F_r] * tr^\gamma$
Rentabilidad mensual del capital invertido en proveeduría en la ruta "r".	52	$RCP_r = \frac{1}{12} * crp * \left[(VTAF_r^\alpha * tr^\alpha) + (VTAF_r^\gamma * tr^\gamma) \right]$
Volumen mensual de pasajeros movilizadas en la ruta "r".	53	$P_r = \sum_{f=1}^F P_{rf}$
P_{rf} = Volumen de pasajeros movilizadas en el fraccionamiento tarifario "f" la ruta "r".	54	$P_{rf} = \frac{1}{12} \sum_{m=1}^{12} P_{rfm}$
Volumen de pasajeros movilizadas del mes "m" en el fraccionamiento tarifario "f" la ruta "r".	55	$P_{rfm} = \sum_{d=1}^D \sum_{s=1}^S P_{rfdms}$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
Tarifa por pasajero de la ruta "r".	56	$T_r = \frac{CTK_r}{IPK_r}$
Costo total por kilómetro de la ruta "r".	57	$CTK_r = \frac{CT_r}{F_r * RPM_r}$
Índice de pasajeros por kilómetro de la ruta "r".	58	$IPK_r = \frac{PVM_r}{RPM_r}$
Pasajeros promedio mensual por vehículo de la ruta "r".	59	$PVM_r = \frac{P_r}{F_r}$
Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta "r".	60	$RPM_r = \frac{D_r * (1 + cki) * CM_r}{F_r}$
Tarifa por pasajero de la ruta "r".	61	$T_r = \frac{\frac{CT_r}{F_r * \frac{D_r * (1 + cki) * CM_r}{F_r}}}{\frac{\frac{P_r}{F_r}}{\frac{D_r * (1 + cki) * CM_r}{F_r}}}$
Tarifa por pasajero de la ruta "r".	62	$T_r = \frac{\frac{CT_r}{F_r * RPM_r}}{\frac{P_r}{F_r * RPM_r}} = \frac{CT_r}{P_r}$
Tarifa por pasajero para el conjunto de rutas y/o ramales.	63	$T' = \frac{CTK'}{IPK'}$
Costo total por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.	64	$CTK' = \frac{CF'}{F' * RPM'} + \frac{CV'}{F' * RPM'} + \frac{RT'}{F' * RPM'}$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
Cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales.	65	$F' = \sum_{b=0}^{15} \sum_{r=1}^R F_{br}^{\alpha,\gamma}$
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 del conjunto de rutas y/o ramales.	66	$VTAN'_b = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L \left(VTAN_{brl} * \frac{D_{rl} * CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L D_{rl} * CM_{rl}} \right)$
Los valores tarifarios de las unidades de transporte, según la edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.	67	$VTA'_b = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L \left(VTA_{brl} * \frac{D_{rl} * CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L D_{rl} * CM_{rl}} \right)$
Recorrido promedio mensual por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.	68	$RPM' = \frac{D' * (1 + cki) * CM'}{F'}$
Distancia promedio ponderada del conjunto de rutas y/o ramales.	69	$D' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L D_{rl} * \left(\frac{CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L CM_{rl}} \right)$
Cantidad de carreras mensuales del conjunto de rutas y/o ramales.	70	$CM' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L CM_{rl}$
Índice de pasajeros por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.	71	$IPK' = \frac{PVM'}{RPM'}$
Pasajeros promedio mensual por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.	72	$PVM' = \frac{P'}{F'}$
Volumen mensual de pasajeros del conjunto de rutas y/o ramales.	73	$P' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L P_{rl}$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
Tarifa por pasajero para el conjunto de rutas y/o ramales.	74	$T' = TV' * (1 + A')$
Tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales.	75	$TV' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L TV_{rl} * \left(\frac{P_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L P_{rl}} \right)$
Porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología.	76	$A' = \frac{(T' - TV')}{TV'} * 100$
Tarifa por pasajero por ramal del conjunto de rutas y/o ramales.	77	$T_{rl} = TV_{rl} * (1 + A')$
Tarifa por pasajero para el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".	78	$T_{rlf} = \frac{CTK'}{IPK'} * \frac{DV_{rlf}}{DM'}$
Distancia media de viaje del conjunto de rutas y/o ramales.	79	$DM' = \sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L DM_{rl} * \left(\frac{CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L CM_{rl}} \right)$
Distancia media de viaje del ramal "l" de la ruta "r".	80	$DM_{rl} = \frac{\sum_{f=1}^F DT_{rlf} * PA_{rlf}}{\frac{1}{2} \sum_{f=1}^F (PS_{rlf} + PB_{rlf})}$
Distancia de viaje en kilómetros en el tramo comprendido para el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r" y el fraccionamiento anterior ("f-1").	81	$DT_{rlf} = D_{rlf} - D_{rlf-1}$
Volumen de pasajeros a bordo movilizados hasta el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".	82	$PA_{rlf} = PA_{rlf-1} + PS_{rlf} - PB_{rlf}$
Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos para el año de fabricación "a" y edad "b" obtenida del año de fabricación del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r".	83	$VTAN_{br}^a = VTA_{br}^a - (QLL_{VTAN} * PLL + QN_{VTAN} * PN)$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
del conjunto de unidades "α".		
Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".	84	$VTAF_r^\alpha = \sum_{b=0}^{15} VTA_{br}^\alpha * F_{br}^\alpha$
Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".	85	$VTA FN_r^\alpha = \sum_{b=0}^{15} VTAN_{br}^\alpha * F_{br}^\alpha$
Valor tope máximo para el tipo de unidad "k" según lo indica el Cuadro 25 con año de fabricación "v".	86	$VTM_{kv} = \frac{\sum_{n=1}^{N_{kv}} VP_n}{N_{kv}} + 2 \cdot \sigma_{kv}, \quad \text{con } N_{kv} > 0$
Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús número de placa "n".	87	$VTA_n^\gamma = \text{Mín}(VP_n, VTM_{kv})$
Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas con número de placa "n" del conjunto de unidades "γ".	88	$VTAN_n^\gamma = VTA_n^\gamma - (QLI_{VTAN}^\gamma * PLL)$
Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".	89	$VTAF_r^\gamma = \sum_{b=0}^{15} VTA_{br}^\gamma$
Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" de la flota autorizada en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".	90	$VTA_{br}^\gamma = \sum_{n=1}^{N_{br}^\gamma} VTA_n^\gamma$
Valor tarifario total de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".	91	$VTA FN_r^\gamma = \sum_{b=0}^{15} VTAN_{br}^\gamma$
Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" de la flota autorizada en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".	92	$VTAN_{br}^\gamma = \sum_{n=1}^{N_{br}^\gamma} VTAN_n^\gamma$

Cuadro A.2. Resumen de ecuaciones utilizadas en la metodología		
Descripción	Ecuación	Notación
Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".	93	$VTAF_{br}^{\alpha} = VTA_{br}^{\alpha} * F_{br}^{\alpha}$
Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos, de edad "b" que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".	94	$VTANF_{br}^{\alpha} = VTAN_{br}^{\alpha} * F_{br}^{\alpha}$
Valor tarifario de la unidad de transporte de la edad "b" de y/o ramal la ruta "r", del conjunto de unidades "α" y "γ".	95	$VTA_{br} = VTAF_{br}^{\alpha} + VTA_{br}^{\gamma}$
Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α" y "γ".	96	$VTAN_{br} = VTANF_{br}^{\alpha} + VTAN_{br}^{\gamma}$
Cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP en la ruta "r".	97	$CMA_r = \frac{1}{12} * \left(\frac{365,24219879}{7} \right) * [CALV_r * 5 + CAS_r + CAD_r]$

Anexo 3. Variables de la metodología

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
A'	Porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales con respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología.
b	Edad de la unidad obtenida a partir del año de fabricación.
$ccacc$	Coefficiente 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".
$ccad$	Coefficiente de consumo en aceite diferencial cualquier tipo de vehículo.
$CCAD_r$	Costo mensual en consumo de aceite para diferencial de la ruta "r".
$ccam$	Coefficiente 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	Coefficiente de consumo de combustible diésel para cualquier tipo de vehículo.
CCC_r	Costo mensual en consumo de combustible de la ruta "r".

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
<i>ccfc</i>	Coefficiente por consumo de filtros de combustible para cualquier tipo de vehículo.
<i>CCFC_r</i>	Costo mensual en consumo de filtros de combustible de la ruta “r”.
<i>ccg</i>	Coefficiente por consumo de grasa para cualquier tipo de vehículo.
<i>CCG_r</i>	Costo mensual en consumo de grasa de la ruta “r”.
<i>ch_r</i>	Coefficiente de necesidades de choferes por vehículo de la ruta “r”.
<i>celf</i>	Coefficiente por consumo de líquido para frenos para cualquier tipo de vehículo.
<i>CCLF_r</i>	Costo mensual en consumo de líquido para frenos de la ruta “r”.
<i>cell</i>	Coefficiente de consumo de llantas para cualquier tipo de vehículo.
<i>CCLL_r</i>	Costo mensual en consumo de llantas de la ruta “r”.
<i>ccra_r</i>	Coefficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta “r”.
<i>ccsr</i>	Coefficiente de ajuste de acuerdo con las condiciones de la superficie de rodamiento del recorrido de la ruta.
<i>cd</i>	Coefficiente de necesidades de despachadores o chequeadores en la ruta “r”.
<i>CDAF_r</i>	Costo mensual de depreciación de los activos fijos de la ruta “r”.
<i>CDF^α_r</i>	Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta “r” del conjunto de unidades “α”.
<i>CDF^γ_r</i>	Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta “r” del conjunto de unidades “γ”.
<i>CDF_r</i>	Costo mensual de depreciación de la flota autorizada en la ruta “r”.
<i>cdmei</i>	Coefficiente de depreciación mensual de maquinaria, equipo e instalaciones.
<i>CDMEI_r</i>	Costo mensual de depreciación de la maquinaria, el equipo y las instalaciones en la ruta “r”.
<i>CDSCP_r</i>	Costo mensual de depreciación del sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta “r”.
<i>CECS_r</i>	Costo mensual de los estudios de calidad del servicio en la ruta “r”.
<i>CF'</i>	Costos fijos mensuales del conjunto de rutas y/o ramales.
<i>CF_r</i>	Costos fijos mensuales de la ruta “r”.
<i>CIAS_r</i>	Costo mensual de infraestructura de apoyo al servicio en la ruta “r”.
<i>cki</i>	Coefficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo.
<i>CKM</i>	Kilometraje acumulado del autobús.

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
CKM_r	Kilometraje anual acumulado para la edad promedio de flota autorizada en la ruta "r".
CM'	Cantidad de carreras mensuales del conjunto de rutas y/o ramales.
cma_r	Coefficiente de necesidades de mecánicos por vehículo en la ruta "r".
cm_r	Coefficiente de necesidades de mecánicos en la ruta "r".
CM_r	Cantidad de carreras mensuales de la ruta "r".
CM_{rI}	Cantidad de carreras mensuales del ramal "I" de la ruta "r".
cog	Coefficiente anual de otros gastos administrativos.
cpa	Coefficiente de personal administrativo.
CPA_r	Costo mensual de personal administrativo de la ruta "r".
$CPOM_r$	Costo mensual de personal de operación y mantenimiento en la ruta "r".
CRA_r	Costo mensual en repuestos y accesorios de la ruta "r".
$crea_r$	Coefficiente de consumo de repuestos y accesorios de la ruta "r" por vehículo derivado según HDM-IV.
$crmei$	Coefficiente de rentabilidad anual en la maquinaria, equipo e instalaciones para cualquier tipo de ruta.
crp	Coefficiente de rentabilidad anual del capital de proveeduría para cualquier tipo de ruta.
CS	Factor de cargas sociales según la legislación vigente. Ver Cuadro 7.
$CSCH_r$	Costo mensual por salarios de los choferes en la ruta "r".
csd	Coefficiente 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".
$CSMA_r$	Costo mensual por salarios de los mecánicos en la ruta "r".
$CSPE_r$	Costo mensual del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad en la ruta "r".
CTK'	Costo total por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.
CTK_r	Costo total por kilómetro de la ruta "r".
CT_r	Costos totales mensuales de la ruta "r"
CV'	Costos variables mensuales del conjunto de rutas y/o ramales.
CVP_r	Cantidad de viajes mensuales de la ruta "r".

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
CV_r	Costos variables mensuales en la ruta "r".
d	Día del mes calendario "m".
D	Total de días del mes calendario "m".
d	Día del mes calendario "m".
D'	Distancia promedio ponderada del conjunto de rutas y/o ramales.
DM'	Distancia media de viaje del conjunto de rutas y/o ramales.
DM_{rl}	Distancia media de viaje del ramal "l" de la ruta "r".
D_r	Distancia de la carrera de la ruta "r".
D_{rl}	Distancia de la carrera del ramal "l" de la ruta "r".
D_{rfl}	Distancia de viaje para el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
D_{rfl-1}	Distancia de viaje para el fraccionamiento "f-1" del ramal "l" de la ruta "r", anterior al fraccionamiento "f".
DT_{rfl}	Distancia de viaje en kilómetros en el tramo comprendido para el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r" y el fraccionamiento anterior ("f-1").
DV_{rfl}	Distancia de viaje del fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
EPP_r	Edad promedio de la flota autorizada en la ruta "r".
F	Total de fraccionamientos tarifarios de la ruta "r".
f	Fraccionamiento tarifario de la ruta "r". -Fraccionamiento tarifario del ramal "l" de la ruta "r"-
F	Total de fraccionamientos tarifarios del ramal "l" de la ruta "r".
F'	Cantidad total de unidades de la flota autorizada para el conjunto de rutas y/o ramales.
$f-1$	Fraccionamiento tarifario anterior al fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r" de transporte remunerado de personas.
$fdfa_b^\alpha$	Factor de depreciación anual acumulada equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b" obtenida del año de fabricación", del conjunto de unidades "α".
fdf_b^γ	Factor de depreciación anual de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b" del conjunto de unidades "γ".
$fdasep$	Factor de depreciación anual acumulada de la inversión en el sistema automatizado de conteo de pasajeros.
$fdsep$	Factor de depreciación anual para el sistema automatizado de conteo de pasajeros.
F_{br}^α	Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad "b" en la ruta "r" del conjunto de unidades "α".

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
fdf_b^{α}	Factor de depreciación anual de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b" del conjunto de unidades "α".
frf_b^{α}	Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota en la ruta "r" del conjunto de unidades "α".
frf_b^{γ}	Factor de rentabilidad anual según la edad "b" de las unidades que conforman la flota en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".
$fdfa_b^{\gamma}$	Factor de depreciación anual acumulada equivalente de las unidades que conforman la flota autorizada para la edad "b" obtenida del año de fabricación", del conjunto de unidades "γ".
F_r	Cantidad total de unidades de la flota autorizada de la ruta "r".
$frscp$	Factor de rentabilidad anual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros.
$F_{br}^{\alpha,\gamma}$	Cantidad de unidades de la flota autorizada en la ruta "r" según la edad "b", del conjunto de unidades "α" y "γ".
g	Peaje y/o transbordador en la ruta.
G	Cantidad total de peajes y/o transbordadores.
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 peaje(s) y/o pago de transbordador(es) en la ruta "r".
$GRTV_r$	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'	Índice de pasajeros por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales.
IPK_r	Índice de pasajeros por kilómetro de la ruta "r".
k	Tipo de unidad de transporte.
L	Total de ramales de la ruta "r" de transporte remunerado de personas del conjunto.
l	Ramal de la ruta "r" de transporte remunerado de personas.
LH_r	Número de horas de mano de obra para mantenimiento por cada 1000 km en la ruta "r".
m	Mes calendario.

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
n	Índice que representa la placa de la unidad de transporte.
N_{kv}	Total de unidades de transporte para el tipo "k" y año de fabricación "v".
$N_{br}^{\gamma, P}$	Cantidad de unidades de la flota autorizada según la edad "b" en la ruta "r" del conjunto de unidades " γ ".
OG_r	Costo mensual por otros gastos en la ruta "r".
P'	Volumen mensual de pasajeros del conjunto de rutas y/o ramales.
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.
PA_{rf}	Volumen de pasajeros a bordo movilizados hasta el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
PA_{rf-1}	Volumen de pasajeros a bordo movilizados hasta el fraccionamiento "f-1" del ramal "l" de la ruta "r".
$PARTS_r$	Coefficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 km de recorrido de la flota, como fracción del precio de reemplazo del autobús en la ruta "r".
PB_{rf}	Volumen de pasajeros que bajan hasta el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
PC	Precio promedio del combustible en colones por litro.
PF	Precio de los filtros de combustible en colones.
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 movilizados la ruta "r".
P_{rfm}	Volumen de pasajeros movilizados el mes "m" en el fraccionamiento tarifario "f" la ruta "r".
$P_{rfm ds}$	Volumen de pasajeros movilizados para el viaje "s" (en el sentido 1-2 y el sentido 2-1) en el día "d" del mes "m" en el fraccionamiento tarifario "f" en la ruta "r".
P_{rl}	Volumen mensual de pasajeros movilizados en el ramal "l" de la ruta "r".
P_{rff}	Volumen mensual de pasajeros movilizados en el fraccionamiento tarifario "f" en la ruta "r".

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
PS_{rif}	Volumen de pasajeros que suben hasta el fraccionamiento “f” del ramal “i” de la ruta “r”.
PVM'	Cantidad promedio mensual de pasajeros por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.
PVM_r	Cantidad promedio mensual de pasajeros por vehículo de la ruta “r”.
QLL	Cantidad de llantas por vehículo automotor. Se consideran seis llantas para cualquier tipo de vehículo automotor.
QLL_{VTAN}	Cantidad de llantas por vehículo automotor para el valor tarifario de la unidad del conjunto de unidades “ γ ”.
QLL_{VTAN}	Cantidad de llantas por vehículo automotor para el valor tarifario de la unidad de transporte sin llantas ni neumáticos.
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 ($6 \times 2 = 12$).
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 ($6 \times 1 = 6$).
QR	Cantidad de rencauches por llanta. Se consideran dos rencauches por cada llanta, para un total de doce rencauches para cualquier tipo de vehículo automotor ($6 \times 2 = 12$).
R	Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.
r	Ruta de transporte remunerado de personas.
RAF_r	Rentabilidad mensual del capital invertido en activos fijos en la ruta “r”.
RCP_r	Rentabilidad mensual del capital invertido en proveeduría en la ruta “r”.
RF_r	Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de la ruta “r”.
RF_r^{α}	Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 1 de la ruta “r”.
RF_r^{γ}	Rentabilidad mensual del capital invertido en la flota de vehículos con la regla de cálculo tarifario tipo 2 de la ruta “r”.
$RMEI_r$	Rentabilidad mensual del capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones en la ruta “r”.
RPM'	Recorrido promedio mensual por vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.
RPM_r	Recorrido promedio mensual por vehículo de la ruta “r”.
$RSCP_r$	Rentabilidad mensual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros en la ruta “r”.
RT'	Rentabilidad mensual del capital para la operación del conjunto de rutas y/o ramales.
RT_r	Rentabilidad mensual del capital para la operación de la ruta “r”.
s	Viaje del día “d”.
S	Total de viajes en el día “d”.

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
<i>SCH</i>	Salario mensual de los choferes.
<i>SD</i>	Salario mensual de los despachadores o chequeadores.
σ_{kv}	Desviación estándar con respecto al valor del promedio simple de los valores de mercado asignado por el MH para el tipo de unidad de transporte "k" y año de fabricación "v"
<i>SM</i>	Salario mensual de los mecánicos.
<i>T'</i>	Tarifa por pasajero para el conjunto de rutas y/o ramales.
<i>T_{gr}</i>	Tarifa (s) de peaje(s) y/o transbordador(es) para vehículo tipo autobús en el peaje "g" que efectivamente se pagan en cada carrera de la ruta "r".
<i>tía</i>	Tasa de interés para préstamos de los Bancos Estatales para "Otras Actividades".
<i>tip</i>	Tasa de interés básica pasiva.
<i>T_r</i>	Tarifa por pasajero de la ruta "r".
<i>tr^α</i>	Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1 para la ruta "r" del conjunto de unidades "α". Este valor se obtiene según lo detallado en la sección 4.6.1
<i>tr^γ</i>	Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 para la ruta "r" del conjunto de unidades "γ".
<i>T_{rl}</i>	Tarifa por pasajero de la ruta y/o ramal en un conjunto de rutas y/o ramales.
<i>T_{rlf}</i>	Tarifa por pasajero para el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
<i>TV'</i>	Tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales.
<i>TV_{rl}</i>	Tarifa vigente por pasajero del ramal "l" de la ruta "r".
<i>v</i>	Año de fabricación de las unidades para las cuales se calcula el valor tope.
<i>VCAR</i>	Valor anual del canon de regulación de la Aresep.
<i>VCTP</i>	Valor anual del canon del CTP por vehículo de transporte público de personas, modalidad autobús.
<i>VIM</i>	Valor anual del impuesto a favor de las municipalidades.
<i>VIPV</i>	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.
<i>VL₇₀₈₈</i>	Valor anual de las tasas de la Ley N° 7088 y sus reformas según el inciso n) artículo 9 Ley N°7088.
<i>VNSCP</i>	Valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros.
<i>VP</i>	Valor anual de la prima del seguro obligatorio automotor (SOA) por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).
<i>VPA</i>	Valor de la prima A del seguro semestral por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).
<i>VPC</i>	Valor de la prima C del seguro semestral por vehículo más los impuestos aplicables (impuesto de ventas).

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
VP_n	Valor de mercado asignado por el MH para la unidad con número placa "n".
$VRTV$	Valor semestral de la inspección técnica vehicular por vehículo de transporte público de personas.
VTA'_b	Valor tarifario de las unidades de transporte, según la edad "b" del conjunto de rutas y/o ramales.
VTA^{α}_{br}	Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús según edad "b" obtenida del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α" según lo definido en la Resolución 008-RIT-2014 o cualquier otra que lo sustituya.
VTA_{br}	Valor tarifario de las unidades de transporte de la edad "b" de y/o ramal la ruta "r", del conjunto de unidades "α" y "γ".
$VTAF^{\alpha}_r$	Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".
$VTAFN^{\alpha}_{br}$	Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".
$VTAN'_b$	Los valores tarifarios de las unidades de transporte sin llantas ni neumáticos, según la edad "b" del tipo de vehículo del conjunto de rutas y/o ramales.
$VTFS$	Valor anual del timbre por Fauna Silvestre por vehículo.
VTM_{kv}	Valor tope máximo para el tipo de unidad "k" según lo indica el Cuadro 25 con año de fabricación "v".
$VUSCP$	Vida útil del sistema automatizado de conteo de pasajeros.
$VTAN^{\alpha}_{br}$	Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos de edad "b" del tipo de vehículo que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".
VTA^{γ}_r	Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".
VTA_{brl}	Valor tarifario de las unidades de transporte, según la edad "b" de la ruta "r" y/o ramal "l", del conjunto de unidades "α" y "γ".
$VTAN^{\gamma}_n$	Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas número de placa "n" del conjunto de unidades "γ".
$VTAF^{\gamma}_r$	Valor tarifario total de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".
VTA^{γ}_{br}	Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" de la flota autorizada en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".
VTA^{γ}_n	Valor tarifario de la unidad de transporte remunerado de personas modalidad autobús con número de placa "n" del conjunto de unidades "γ".
$VTAFN^{\gamma}_r$	Valor tarifario total de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".
$VTAF^{\alpha}_{br}$	Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".
$VTANF^{\alpha}_{br}$	Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús sin llantas ni neumáticos, de edad "b" que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α".

Cuadro A.3. Lista de variables utilizadas en ecuaciones	
Variable	Definición
$VTAN_{br}$	Valor tarifario de la flota para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" que se utiliza en la ruta "r", del conjunto de unidades "α" y "γ".
$VTAN_{br}^{\prime}$	Valor tarifario de la flota sin llantas ni neumáticos para las unidades de transporte remunerado de personas modalidad autobús de edad "b" de la flota autorizada en la ruta "r", del conjunto de unidades "γ".
$VTAN_{brt}$	Los valores tarifarios de las unidades de transporte sin llantas ni neumáticos, según la edad "b" de la ruta "r" y/o ramal "l", del conjunto de unidades "α" y "γ".
α	Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1.
γ	Conjunto de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

Anexo 4. Derivación de coeficientes a partir del modelo HDM-IV

1. Determinación de coeficiente de gasto anual en repuestos y accesorios

El costo mensual en repuestos y accesorios está basado el modelo HDM-IV (Highway Development and Management) de acuerdo a Bennett and Greenwood (2001)⁵, en el cual la determinación del consumo de partes en el caso de autobuses, se tiene obtiene de acuerdo a la siguiente ecuación:

$$PARTS = [CKM]^{0,483} * [0,64 \times 10^{-6} + 0,46 \times 10^{-6} \times RI] * [1 + 0,1 * dFUEL] \quad \text{Ecuación 98}$$

Donde:

PARTS = Coeficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 Km, como fracción del precio de reemplazo del autobús.

CKM = Kilometraje acumulado del autobús.

dFUEL = Consumo adicional de combustible debido a congestión.

RI = Índice de rugosidad ajustado.

El Índice de rugosidad ajustado dado por la siguiente ecuación:

$$RI = \max \left[IRI; \min \left(3,25; 3 + 5,539 \times 10^{-8} \times IRI^{13} \right) \right] \quad \text{en m/km} \quad \text{Ecuación 99}$$

Donde:

IRI = Índice de rugosidad del pavimento, en m/Km.

⁵ Highway Development and Management Series. Volume SEVEN. Modelling Road User and Environmental Effects in HDM-4. Bennett and Greenwood, 2001.

Para el caso de Costa Rica se considera un índice de rugosidad promedio de la red vial nacional de 5,07, de acuerdo al informe de Lanamme, UCR (2013)⁶ y un valor de 0,1 para el parámetro $dFUEL$, de acuerdo a la referencia Bennett and Greenwood (2001). De esta forma la ecuación 99 corresponde a:

$$RI = \max \left[5,07; \min \left(3,25; 3 + 5,539 \times 10^{-8} \times 5,07^{13} \right) \right]$$

$$RI = 5,07$$

Sustituyendo el valor anterior en la ecuación 98, la ecuación se reduce a:

$$PARTS = [CKM]^{0,483} * [3,00 \times 10^{-6}] \quad \text{Ecuación 100}$$

2. Determinación de coeficiente de necesidades de mecánicos

El coeficiente de necesidades de mecánicos está basado en el modelo HDM-IV, en el cual se determinan la cantidad de horas de mano de obra para mantenimiento por cada 1000 km para autobuses de acuerdo a la siguiente ecuación:

$$LH = 293,44 * PARTS^{0,517} \quad \text{Ecuación 101}$$

Donde:

LH = Número de horas de mano de obra para mantenimiento por cada 1000 km.

PARTS = Coeficiente de consumo estandarizado de partes por cada 1000 km, como fracción del precio de reemplazo del autobús. Determinado de acuerdo a la ecuación 98 anterior.

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 Comisión Autónoma Ad Hoc para temas de transporte remunerado de Personas Modalidad Autobús, 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 de la metodología, la cual deberá ser remitida a esta Junta Directiva oportunamente.

ACUERDO FIRME.

⁶ Informe de Valuación de la Red Vial Nacional Pavimentada de Costa Rica, años 2012-2013. Unidad de gestión y Evaluación de la Red Nacional, Pitra, Lanamme, 2013.

ARTÍCULO 3. Solicitud de prórroga a la Contraloría General de la República para dar de cumplimiento de la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012.

La Junta Directiva conoce el oficio conjunto 1610-IT-2015/161-CDR-2015 del 5 de noviembre de 2015, mediante el cual la Intendencia de Transporte y el Centro de Desarrollo de la Regulación presentan propuesta de una solicitud de prórroga ante la Contraloría General de la República, para dar cumplimiento a la disposición 4.7 del Informe No. DFOE-EC-IF-13-2012.

El señor **Dennis Meléndez Howell** explica que conforme a lo dispuesto en el acuerdo 03-56-2015 de esta acta, se aprobó con carácter de firme, someter al proceso de audiencia pública la propuesta de “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”. Consecuentemente, lo que procede es solicitarle a la Contraloría General de la República, una prórroga para dar cumplimiento a la disposición 4.7 del citado informe.

Seguidamente se suscita un intercambio de opiniones entre los miembros de la Junta Directiva, y se determina el 18 de marzo de 2016, como la fecha más conveniente para la prórroga y así cumplir con la citada disposición ante el ente contralor, tomando en consideración los trámites normales que el procedimiento requiere.

Analizado el tema, 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 acuerdo 05-67-2014, del acta de la sesión ordinaria 67-2014, celebrada el 20 de noviembre de 2014, la Junta Directiva resolvió aprobar entre otras cosas, con carácter de firme:

“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 821-RG-2014 / 1066-IT-2014 / 153-CDR-2014 del 19 de noviembre de 2014.

II. Solicitar a la Contraloría General de la República una prórroga para el cumplimiento de la citada disposición, hasta el 27 de julio de 2015, con el fin de cumplir con los trámites normales que el procedimiento requiere.

III. Comuníquese a la Contraloría General de la República.”

- II.** Que mediante el oficio DFOE-SD-2461, el 18 de diciembre del 2014, la Contraloría General de la República concedió la prórroga para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012 del 19 de octubre de 2012, hasta el 27 de julio del 2015, solicitando además informes de avance sobre las acciones programadas en las siguientes fechas: 16 de enero del 2015, 30 de marzo de 2015, 17 de abril del 2015, 15 de mayo de 2015 y 30 de junio de 2015.

- III.** Que mediante el acuerdo 04-01-2015, del acta de la sesión ordinaria 01-2015, celebrada el 15 de enero de 2015, la Junta Directiva aprobó Informar a la Contraloría General de la República, 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 remitió mediante el oficio 21-SJD-2015 la copia del Informe de avance N°1 al 14 de enero del 2015, oficio 34-IT-2015 (878) / 01-CMTB-2015.
- IV.** Que mediante el acuerdo 05-01-2015, del acta de la sesión ordinaria 01-2015, celebrada el 15 de enero de 2015, la Junta Directiva aprobó trasladar al Regulador General el envío de los informes del avance en cumplimiento de lo requerido en el oficio DFOE-SD-2461, a efecto de atender la disposición 4.7 del Informe N° DFOE-EC-IF-13-2012.
- V.** Que mediante el oficio 306-RG-2015 del 27 de marzo de 2015, el Regulador General rindió ante la Contraloría General de la República, el informe de avance N°2 a esa misma fecha, con fundamento en lo indicado en el oficio 322-IT-2015 / 039-CDR-2015.
- VI.** Que mediante el oficio 346-RG-2015 del 17 de abril de 2015, el Regulador General rindió ante la Contraloría General de la República, el informe de avance N°3 a esa misma fecha, con fundamento en lo indicado en el oficio 387-IT-2015 / 043-CDR-2015.
- VII.** Que mediante el acuerdo 02-19-2015, del acta de la sesión extraordinaria 19-2015, celebrada el 4 de mayo de 2015 la Junta Directiva aprobó, con carácter de firme someter al trámite de audiencia pública la propuesta de *“Metodología para la fijación de tarifas para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, contenida en el oficio 010-CMTB-2015.
- VIII.** Que mediante el oficio 417-RG-2015 del 13 de mayo de 2015, el Regulador General rindió ante la Contraloría General de la República, el informe de avance N°4 a esa misma fecha, con fundamento en lo indicado en el oficio 516-IT-2015 / 051-CDR-2015.
- IX.** Que la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta fue programada para el pasado 15 de junio de 2015, la cual fue publicada en los diarios La Nación y Diario Extra el 18 de mayo del 2015 y en el Diario Oficial La Gaceta N°97 del 21 de mayo del 2015.
- X.** Que una vez realizada la convocatoria a audiencia pública, la Aresep dio trámite a una serie de gestiones planteadas por diferentes actores involucrados con la propuesta sometida a consulta, dentro de los que se pueden mencionar cámaras o asociaciones de operadores de transporte público; asociaciones de usuarios; asociaciones de consumidores, Defensoría de los Habitantes; sindicato de trabajadores del transporte, entre otras.
- XI.** Que el 9 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia le dio traslado a la Aresep, la resolución de las 9:00 horas del 05 de junio del 2015, con el fin de que se refiriera al Recurso de Amparo tramitado bajo el expediente N° 15-007888-0007-CO, presentado por la Asociación Consumidores de Costa Rica, contra la convocatoria a audiencia pública para conocer la

propuesta “Metodología de fijación ordinaria de tarifas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

- XII.** Que mediante el acuerdo 07-25-2015, del acta de la sesión ordinaria 25-2015, celebrada el 11 de junio de 2015, la Junta Directiva resolvió con carácter de firme, entre otras cosas:

“1.- Posponer, hasta por 40 días naturales, la audiencia pública programada para el 15 de junio de 2015, con el propósito de conocer la propuesta de “Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, expediente OT-104-2015, contenida en el oficio de la Comisión ad hoc 10-CMTB-2015 del 30 de abril de 2015, en el entendido de que dicho plazo permita un mayor grado de estudio de dicha propuesta y que, de existir observaciones o posiciones, se presenten en el proceso de audiencia pública. (...)”

- XIII.** Que el 16 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia le dio traslado a la Aresep, la resolución de las 14:37 horas del 11 de junio del 2015, con el fin de que se refiriera al Recurso de Amparo tramitado bajo el expediente N° 15-008199-0007-CO, presentado el señor José Antonio Rojas Hernández, en su calidad de presidente de la Asoprouuario, contra la Aresep, en cuanto a la convocatoria a audiencia pública programada para conocer la propuesta “Metodología de fijación ordinaria de tarifas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

- XIV.** Que el 16 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia le dio traslado a la Aresep, la resolución de las 14:56 horas del 11 de junio del 2015, con el fin de que se refiriera al Recurso de Amparo tramitado bajo el expediente N° 15-008332-0007-CO, presentado por la Juan Manuel Cordero González en su condición de Defensor Adjunto de los Habitantes de la República, y ordenó suspender la audiencia pública que se realizaría el 15 de junio de 2015, en el marco de la tramitación del expediente administrativo número OT-104-2015 y que fue dispuesta con el fin de conocer la propuesta de “Metodológica para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús”, hasta tanto esa Sala no resuelva en sentencia el recurso o no disponga otra cosa.

- XV.** Que mediante el acuerdo 03-26-2015, del acta de la sesión ordinaria 26-2015, celebrada el 18 de junio de 2015, la Junta Directiva resolvió, entre otras cosas y con carácter de firme:

“1. Dejar sin efecto lo establecido en el numeral 1) del acuerdo 07-25-2015 del acta de la sesión ordinaria 25-2015, celebrada el 11 de junio de 2015, en el cual se dispuso: “Posponer, hasta por 40 días naturales, la audiencia pública programada para el 15 de junio de 2015, con el propósito de conocer la propuesta de “Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, expediente OT-104-2015, contenida en el oficio de la Comisión ad hoc 10-CMTB-2015 del 30 de abril de 2015, en el entendido de que dicho plazo permita un mayor grado de estudio de dicha propuesta y que, de existir observaciones o posiciones, se presenten en el proceso de audiencia pública”.

II. Dejar sin efecto parcialmente, lo dispuesto en el numeral 2) del acuerdo 07-25-2015 del acta de la sesión ordinaria 25-2015, celebrada el 11 de junio de 2015, únicamente, en lo que indica a continuación: “(...) y programar conforme a las posibilidades de coordinación, la nueva audiencia pública.”, en el entendido de que, una vez que resuelva la Sala Constitucional el recurso de amparo en cuestión, la Junta Directiva de la Aresep decida lo que considere pertinente.

III. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario, para que proceda a publicar el presente acuerdo en periódicos de amplia circulación y en el Diario Oficial La Gaceta.

IV. Comunicar al Foro Nacional de Transporte por Autobús el presente acuerdo.

V. Comunicar a la Contraloría General de la República el presente acuerdo.”

XVI. Que mediante el oficio 573-RG-2015 del 30 de junio de 2015, el Regulador General rindió ante la Contraloría General de la República, el informe de avance N°5 a esa misma fecha, con fundamento en lo indicado en el oficio 915-IT-2015 / 80-CDR-2015.

XVII. Que el 30 de junio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia notificó a la Aresep, la resolución N°2015009456 de las 09:05 horas del 27 de junio del 2015, donde se declara sin lugar el Recurso de Amparo tramitado bajo el expediente N° 15-007888-0007-CO, presentado por la Asociación Consumidores de Costa Rica.

XVIII. Que el 22 de julio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia notificó a la Aresep, la resolución N° 201510568 de las 09:20 horas del 17 de julio del 2015, donde se declara sin lugar el Recurso de Amparo tramitado bajo el expediente N°15-008199-0007-CO, presentado por el señor José Antonio Rojas Hernández en su calidad de presidente de la Asoprouuario.

XIX. Que el 22 de julio de 2015 la Junta Directiva recibió el oficio conjunto 1052-IT-2015 / 104-CDR-2015, en cual se informó sobre el estado de avance del trámite de aprobación del nuevo modelo de fijación ordinaria para el servicio de transporte público por autobús, y recomendó una solicitud de una prórroga a la CGR para el cumplimiento de la disposición 4.7 del informe N°DFOE-EC-IF-13-2012 del 19 de octubre de 2012 de 100 días naturales. Además en dicho oficio se menciona que el plazo solicitado, se parte de que se den los siguientes eventos:

“1. La Aresep sea notificada de la resolución de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia y, claro está, se declare sin lugar el recurso de amparo tramitado en el expediente N° 15-008332-0007-CO.

2. La Junta Directiva, deberá conocer en la sesión inmediata a la fecha de notificación, lo dispuesto en la resolución de la Sala Constitucional de Corte Suprema de Justicia.

3. La Junta Directiva, tomará un nuevo acuerdo para someter al trámite de audiencia pública la propuesta de “Metodología para la fijación de tarifas para fijación ordinaria de tarifas para el

servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, contenida en el oficio 10-CMTB-2015.”

- XX.** Que el 28 de julio del 2015, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia notificó a la Aresep, la resolución N° 20155011101 de las 09:05 horas del 24 de julio del 2015, donde se declara sin lugar el recurso de amparo tramitado bajo el expediente N°15-008332-0007-CO, presentado por el señor Juan Manuel Cordero González en su condición de Defensor Adjunto de los Habitantes.
- XXI.** Que el 29 de julio del 2015, mediante el oficio DH-DAEC-0561-2015, la señora Monserrat Solano Carboni, Defensora de los Habitantes, invitó a la Aresep a participar en las “Jornadas de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica”, celebradas los días 17 y 18 de agosto del 2015 en las instalaciones de la Defensoría de los Habitantes, sesiones en las cuales participa la Aresep con el fin de aclarar inquietudes a los participantes en dicho foro.
- XXII.** Que el 24 de agosto del 2015, mediante el oficio DH-DAEC-0641-2015, la señora Montserrat Solano Carboni, Defensora de los Habitantes, comunicó a la Aresep, las matrices que sistematizan la información generadas en las mesas de trabajo en las jornadas de reflexión celebradas los días 17 y 18 de agosto de 2015, así como un resumen de las principales conclusiones compartidas por los participantes.
- XXIII.** Que en los días 20 y 31 de agosto, 10 de setiembre y 15 de octubre, en las sesiones 038-2015, 041-2015, 045-2015 y 051-2015, respectivamente, la Junta Directiva discutió y analizó las propuestas de cambios a la “*Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, producto de los resultados obtenidos en la “Jornada de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica”, organizada por la Defensoría de los Habitantes.
- XXIV.** Que el 2 de setiembre del 2015, la Aresep recibió oficio DFOE-SD-1175 del 11 de agosto del 2015 donde la Contraloría General de la República, considerando lo indicado en el oficio 582-SJD-2015 del 24 de julio de 2015 y teniendo conocimiento de que la Aresep fue notificada el 28 de julio de 2015 sobre la resolución de Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, mediante Resolución N° 20155011101 del 24 de julio de 2015, donde se desestima el recurso de amparo interpuesto por la Defensoría contra dicha metodología, ese Ente Controlar concedió la ampliación de plazo solicitada, estableciendo el 05 de noviembre de 2015, como la fecha para el cumplimiento de la disposición 4.7 contenida en el informe DFOE-EC-IF-13-2012.
- XXV.** Que el 29 de octubre del 2015, mediante el oficio 022-CMTB-2015, la Comisión Ad-Hoc de temas de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús (en adelante Comisión Ad-Hoc), remitió a la Junta Directiva la propuesta de “*Metodología de fijación ordinaria de tarifas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”.
- XXVI.** Que en la sesión ordinaria 54-2015 del 29 de octubre de 2015 la Junta Directiva conoció los siguientes oficios y propuestas: i) Oficio 022-CMTB-2015 de la Comisión Ad-Hoc con la propuesta

de “*Metodología de fijación ordinaria de tarifas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”; ii) Oficio 1573-IT-2015/107033 de la Intendencia de Transportes relacionada con los requisitos de admisibilidad correspondientes con los nuevos requerimientos de la metodología en marras.

XXVII. Que en la sesión extraordinaria 55-2015 del 02 de noviembre de 2015 la Junta Directiva conoció los siguientes oficios y propuestas: i) Oficio 023-CMTB-2015 de la Comisión Ad-Hoc con la propuesta de “*Metodología de fijación ordinaria de tarifas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”; ii) Oficio 1573-IT-2015/107033 de la Intendencia de Transportes relacionada con los requisitos de admisibilidad correspondientes con los nuevos requerimientos de la metodología en marras.

XXVIII. Que en la sesión ordinaria 56-2015 del 5 de noviembre de 2015 la Junta Directiva conoció los siguientes oficios y propuestas: i) Oficio 024-CMTB-2015 de la Comisión Ad-Hoc con la propuesta de “*Metodología de fijación ordinaria de tarifas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”; ii) Oficio 1573-IT-2015/107033 de la Intendencia de Transportes relacionada con los requisitos de admisibilidad correspondientes con los nuevos requerimientos de la metodología en marras.

XXIX. Que tomando como antecedente el plan de trabajo incluido en el oficio 816-SJD-2014 del 24 de noviembre de 2014, mismo que a su vez sirvió de sustento a la solicitud de prórroga para atender la disposición 4.7 del informe N°DFOE-EC-IF-13-2012, concedida en el informe DFOE-SD-1175 para el 5 de noviembre del 2015; se extrae que una vez que la Junta Directiva aprueba someter a audiencia pública la propuesta, se requieren al menos cien días naturales para las otras actividades necesarias para emitir y publicar la resolución correspondiente que establece el modelo. Las otras actividades necesarias corresponden al proceso de audiencia pública; análisis técnico y jurídico de las posiciones presentadas en la audiencia pública; discusión y aprobación de la Junta Directiva de la propuesta y trámite de publicación en el diario oficial La Gaceta. Dado lo anterior, se fija como fecha para que sea publicada en La Gaceta dicha metodología, el 18 de marzo de 2016, asumiendo que no se requiere una nueva audiencia pública y/o que no se presenten acciones en la vía jurisdiccional.

XXX. Que mediante acuerdo 03-56-2015, del acta de la sesión 56-2015, celebrada el 5 de noviembre de 2015, la Junta Directiva resolvió, con carácter de firme, sobre la base del oficio 1610-IT-2015 161-CDR-2015, someter a audiencia pública la propuesta “Modelo para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, con fundamento en lo señalado por la Comisión Autónoma Ad Hoc para temas de Transporte remunerado de Personas Modalidad Autobús, mediante el oficio 24-CMTB-2015 del 5 de noviembre del 2015.

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

RESUELVE:

ACUERDO 04-56-2015

- I. Informar a la Contraloría General de la República que mediante acuerdo 03-56-2015, del acta de la sesión 56-2015, celebrada el 5 de noviembre de 2015, la Junta Directiva resolvió, con carácter de firme, someter al trámite de audiencia pública la propuesta “Modelo para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, con fundamento en lo señalado por la Comisión Autónoma Ad Hoc para temas de Transporte remunerado de Personas Modalidad Autobús, mediante el oficio 24-CMTB-2015 del 05 de noviembre del 2015.
- II. Solicitar a la Contraloría General de la República una prórroga para el cumplimiento de la citada disposición, hasta el 18 de marzo de 2016, con el fin de cumplir con los trámites normales que el procedimiento requiere.
- III. Comuníquese a la Contraloría General de la República.

ACUERDO FIRME.**ARTÍCULO 4. Propuesta de adición a la resolución denominada “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presentan ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.**

La Junta Directiva conoce el oficio 1573-IT-2015 del 29 de octubre de 2015, mediante el cual la Intendencia de Transporte somete para su aprobación, la adición a la resolución “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presentan ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada mediante resolución RRG-6570-2007 del 29 de mayo de 2007 y publicada en La Gaceta N° 108 del miércoles 6 de junio de 2007, remitida por la Intendencia de Transporte mediante oficio 1573-IT-2015 (107033) del 29 de octubre de 2015.

Los señores *Enrique Muñoz Aguilar* y *Angelo Cavallini Vargas* explican los principales extremos de la propuesta de adición a la citada resolución, que básicamente radica en adicionar dos puntos a la resolución vigente.

Entre los aspectos discutidos en esta oportunidad, se destaca la importancia de que la aplicación de estos requisitos de admisibilidad entrarían en vigencia una vez aprobada la nueva “Metodología de Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad Autobús”. Asimismo, se plantea para este caso, llevar a cabo el proceso de consulta pública.

Analizado el tema con base en lo expuesto por la Intendencia de Transporte, de conformidad con el oficio 1573-IT-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 05-56-2015

- I. Someter al trámite de consulta pública de conformidad con lo establecido en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, la propuesta de adición a la resolución denominada “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presentan ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada mediante resolución RRG-6570-2007 del 29 de mayo de 2007 y publicada en La Gaceta N° 108 del miércoles 6 de junio de 2007, remitida por la Intendencia de Transporte mediante oficio 1573-IT-2015 (107033) del 29 de octubre de 2015 y que a continuación se detalla:
- a) Adiciónese a la resolución denominada “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presentan ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos mediante resolución RRG-6570-2007 del 29 de mayo de 2007 y publicada en La Gaceta N° 108 del miércoles 6 de junio de 2007, al **“Por Tanto III”** referente a los requisitos de admisibilidad de las peticiones tarifarias propuestas por los prestadores de los servicios públicos de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, los incisos 3 y 4:
- “3. Indicar el acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, con no más de tres años de emitido, que detalle la cantidad de pasajeros considerada por dicho Ente para autorizar el esquema operativo vigente de la (s) ruta (s) para las cuales se solicita revisión tarifaria. Dicho acuerdo debe incluir la cantidad de pasajeros efectivamente movilizados por mes, por ruta, ramal y fraccionamiento tarifario, separando pasajeros regulares y adultos mayores. El rango de fecha de los datos utilizados para el estudio no podrá exceder tres años con relación a la fecha de la solicitud tarifaria. De no contar con dicho acuerdo, o si el acuerdo indicado no contiene toda la información requerida anteriormente, se aplicará lo establecido en el punto 4.13.2 “Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente” de la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, que se tramita bajo expediente OT-230-2015.
4. Si la Autoridad Reguladora determina en esta etapa de admisibilidad que el nivel de ocupación media por viaje de la (s) ruta (s) para las cuales se solicita revisión tarifaria se encuentra fuera del rango de 80% que corresponde a la ocupación en hora pico y 60% que corresponde a la ocupación en hora valle, se procederá a archivar la petición tarifaria y simultáneamente la ARESEP dará traslado al Consejo de Transporte Público a efecto de que, en el plazo máximo de diez días hábiles, dicho Consejo revise y valide la congruencia entre la cantidad de pasajeros movilizados y el esquema operativo autorizado. Con la respuesta del Consejo de Transporte Público la ARESEP valorará la apertura de oficio del expediente tarifario.
- b) La aplicación de estos requisitos de admisibilidad entrará en vigencia una vez aprobada la nueva “Metodología de Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad Autobús”.
- c) Que las observaciones que deseen formularse sobre dicha propuesta de adición, deben remitirse a la Intendencia de Transporte al correo electrónico itransporte@aresep.go.cr dentro del plazo de 10 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la publicación en el diario oficial La Gaceta.

- II. Instruir al Departamento de Gestión Documental para que abra un expediente para el trámite de esta gestión.
- III. Solicitar a la Secretaría de Junta Directiva proceda a publicar la convocatoria a consulta pública de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública.
- IV. Instruir a la Intendencia de Transporte para que, una vez realizado el proceso de consulta pública, proceda al análisis de observaciones, considerando lo dispuesto en la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos y su reglamento, y la elaboración de la propuesta final de la resolución la cual deberá ser remitida a esta Junta Directiva oportunamente.

ACUERDO FIRME.

A las quince horas con quince minutos se retiran del salón de sesiones, los señores (as) Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Guillermo Matamoros Carvajal, Angelo Cavallini Vargas, Eddy Víquez Murillo, Marie Ann Obando Padilla, Floribeth Hernández Porras y Carolina Murillo Alvarez.

ARTÍCULO 5. Aprobación de las actas de las sesiones 54-2015 y 55-2015.

a) En cuanto al acta 54-2015

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión ordinaria 54-2015, celebrada el 29 de octubre de 2015.

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

ACUERDO 06-56-2015

Aprobar el acta de la sesión 54-2015, celebrada el 29 de octubre de 2015, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad entre los señores miembros de la Junta Directiva para su revisión.

b) En cuanto al acta 55-2015

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión extraordinaria 55-2015, celebrada el 2 de noviembre de 2015.

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

ACUERDO 07-56-2015

Aprobar el acta de la sesión 55-2015, celebrada el 2 de noviembre de 2015, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad entre los señores miembros de la Junta Directiva para su revisión.

ARTÍCULO 6. Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.

No presentan temas en esta oportunidad.

ARTÍCULO 7. Recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-141-2015. Expediente OT-090-2015.

A las quince horas con cincuenta minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as): Aracelly Marín González, Adriana Salas Leitón, Oscar Roig Bustamante, Eduardo Salgado Retana, José Andrés, Cristian Rodríguez León y Eric Chaves Gómez, funcionarios (as) de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a exponer este y siguientes recursos.

La Junta Directiva conoce el oficio 1055-DGAJR-2015 del 28 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria emite criterio sobre el recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-141-2015 del 27 de julio de 2015.

La señora *Aracelly Marín González* expone los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1055-DGAJR-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 08-56-2015

1. Declarar sin lugar, el recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-141-2015.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para lo que corresponda.
5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 23 de marzo de 2015, mediante el oficio 036-CDR-2015, la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación remitió a la Junta Directiva, tres propuestas metodológicas de electricidad,

entre ellas, la propuesta de «*Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de generación de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural*». (Folios 2 al 64).

- II. Que el 26 de marzo de 2015, mediante el acuerdo 13-13-2015 del acta de la sesión ordinaria 13-2015, la Junta Directiva dispuso, entre otras cosas: «*[...] Someter al trámite de audiencia pública la siguiente propuesta “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de generación de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural” con fundamento en lo señalado en la propuesta remitida por el Centro de Desarrollo de la Regulación mediante oficio 36-CDR-2014 (sic) [...]*». (Folio 1).
- III. Que el 17 de abril de 2015, se publicó en los periódicos La Nación y Diario Extra, la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta metodológica planteada. (Folios 74 y 75).
- IV. Que el 20 de abril de 2015, se publicó en La Gaceta N° 75, la convocatoria a audiencia pública, para conocer la propuesta metodológica planteada. (Folio 76).
- V. Que el 12 de mayo de 2015, se llevó a cabo la audiencia pública, según consta en el Acta N° 34-2015. (Folios 550 y 553)
- VI. Que el 14 de mayo de 2015, mediante el oficio 1612-DGAU-2015, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), remitió a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, el informe de oposiciones y coadyuvancias, e indicó que se recibieron y admitieron 7 oposiciones. (Folios 554 al 555)
- VII. Que el 22 de julio de 2015, mediante el oficio 102-CDR-2015, la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, remitió el informe de respuestas a las oposiciones respecto a la “*Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Generación de Energía Eléctrica Brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural*”. (Folios 564 al 627).
- VIII. Que el 27 de julio de 2015, mediante la resolución RJD-141-2015, la Junta Directiva aprobó la “*Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de generación de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural*”, luego de haberse seguido el procedimiento establecido en el artículo 36 de la Ley 7593. (Folios del 652 al 725).
- IX. Que el 7 de agosto de 2015, la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (en adelante Coopelesca), mediante el oficio GG-620-2015, interpuso recurso de reposición contra la resolución RJD-141-2015. (Folios del 643 al 648).
- X. Que el 10 de agosto de 2015, en el Alcance Digital N° 63 a La Gaceta N° 154, se publicó la resolución RJD-141-2015. (Folio 649).

- XI.** Que el 12 de agosto de 2015, mediante el memorando 631-SJD-2015, la Secretaría de Junta Directiva trasladó para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de reposición interpuesto por Coopesca, contra la resolución RJD-141-2015. (Folio 651).
- XII.** Que el 28 de octubre de 2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria mediante el oficio 1055-DGAJR-2015, rindió el criterio sobre el recurso de reposición interpuesto por Coopesca, contra la resolución RJD-141-2015. (Correrá agregado a los autos)
- XIII.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 1055-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

a) NATURALEZA

El recurso interpuesto es el ordinario de reposición, al cual se le aplican, las disposiciones contenidas en los artículos del 342 al 352 de la LGAP y sus reformas.

b) TEMPORALIDAD

La resolución recurrida, fue notificada el 4 de agosto de 2015 (folios 708, 714 y 715), mientras que la impugnación fue planteada por Coopesca, el 7 de agosto de 2015 (folios 551 al 556).

Del análisis comparativo entre la fecha de notificación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado en el artículo 346 de la LGAP, se concluye que la impugnación fue interpuesta en tiempo.

c) LEGITIMACIÓN

Respecto a la legitimación activa, cabe indicar que Coopesca está legitimada para actuar -en la forma en que lo ha hecho- de conformidad con el artículo 275 de la LGAP, en concordancia, con el artículo 36 de la Ley 7593.

d) REPRESENTACIÓN

El señor Omar Miranda Murillo, actúa en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de Coopelesca, -según consta en la certificación de poder visible de folios 546 a 548- por lo cual está facultado para actuar en nombre de la empresa recurrente.

Dicho esto, se concluye que el recurso de reposición interpuesto por Coopelesca es admisible en cuanto a la forma, por lo que se procederá a su análisis por el fondo.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

Sobre el argumento esbozado por la recurrente, en el Por Tanto I, apartado V de la resolución recurrida (folios 666 y 667), se señaló:

[...]

V. ALCANCES Y LIMITACIONES

Esta metodología se aplicará para las fijaciones tarifarias ordinarias correspondientes al servicio de distribución de electricidad que prestan los operadores públicos y cooperativas de electrificación rural. Mediante esta metodología, se calcula el ajuste porcentual a reconocer en las fijaciones para el servicio antes mencionado, que se establecerá durante el lapso de fijación ordinaria correspondiente.

La metodología define el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e inversiones para el período en que estará vigente la tarifa. En ese sentido, la metodología no contempla el establecimiento del procedimiento de cálculo de la estructura tarifaria y la definición de la tarifa final a los usuarios del servicio. Se determina el ajuste porcentual requerido que deberá posteriormente distribuirse de conformidad con lo que técnicamente determine la IE entre las diferentes tarifas y bloques de acuerdo a la estructura tarifaria. (El subrayado no es del original).

[...]

De conformidad con los “Alcances y Limitaciones” de la metodología tarifaria recurrida, antes descritos, no se desprende que la “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural” debía contemplar los temas argumentados por la recurrente, en cuanto a establecer metodologías para fijar las tarifas.

Cabe adicionar, que esta limitación ha sido de conocimiento de la recurrente desde la audiencia pública, celebrada el 13 mayo de 2015, es así, que en el documento sometido audiencia a folio 19, se indicó claramente que “no contempla el procedimiento de cálculo de la estructura tarifaria y la

definición de la tarifa final a los usuarios directos del servicio” y en la respuesta a sus oposiciones, a folio 612, en donde se le indicó que:

“(…)

Estos temas están fuera del alcance de la metodología, el cual está definido en la sección V, folio 20, de la metodología sometida a audiencia pública: (...)”.

Se adiciona a la respuesta, que “La propuesta metodológica permite la fijación tarifaria en tanto en la sección V, folio 19, se consigna (...) “Se determina el ajuste porcentual requerido que deberá posteriormente distribuirse de conformidad con lo que técnicamente determine la IE entre las diferentes tarifas y bloques de acuerdo a la estructura tarifaria.”(...) Desde este punto de vista, se evita la discrecionalidad dado que la IE deberá justificar técnicamente la distribución del ajuste, de igual manera tal como lo indica el opositor, el nivel y la estructura tienen objetivos específicos los cuales dependen de la política tarifaria que se plantee la institución, los cuales pueden cambiar según el contexto.” El subrayado no es del original.

Es por lo anterior, que esta metodología entre otras cosas, viene a definir el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e inversiones para el período en que estará vigente la tarifa, permitiendo a la IE justificar técnicamente, la distribución entre las diferentes tarifas y bloques, de acuerdo a la estructura tarifaria.

Cabe indicar, que el artículo 36 de la Ley 7593 dispone que:

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 este 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.

(…)

Para estos casos, todo aquel que tenga interés legítimo podrá presentar su oposición y 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. (...)

De conformidad con lo anterior, resulta claro que la IE en aplicación de la metodología recurrida, deberá someter a audiencia pública, las fijaciones tarifarias que se deriven de su aplicación, según lo dispuesto en el artículo 36 supra citado. Por lo que a criterio de este órgano asesor, con el dictado del acto recurrido, no se han violentado los principios de legalidad, seguridad jurídica y participación ciudadana.

Por otra parte, en el Por Tanto I, apartado IV de la resolución recurrida –RJD-141-2015-, se define el marco legal de las competencias de la Aresep, para establecer metodologías tarifarias en el cual se concluye, a folio 659, que:

[...]

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 N° 7593.

[...] (El subrayado no es del original).

Al respecto, es necesario hacer referencia a las competencias exclusivas y excluyentes de la regulación de los servicios públicos de la Autoridad Reguladora, establecidas en la Ley 7593 en los artículos 4, 5 inciso a) y 6 incisos a), d) y f), así como en el artículo 59 inciso 1 de la LGAP, que disponen respectivamente:

“[...]

Artículo 4.- Objetivos

Son objetivos fundamentales de la Autoridad Reguladora:

- a) Armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos definidos en esta ley y los que se definan en el futuro.*
- b) Procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos.*
- c) Asegurar que los servicios públicos se brinden de conformidad con lo establecido en el inciso b) del artículo 3 de esta ley.*
- d) Formular y velar porque se cumplan los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima, los servicios públicos sujetos a su autoridad. (*)*
- 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.*

f) Ejercer, conforme lo dispuesto en esta ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella.

Artículo 5.- Funciones

En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:

[...]

a) Suministro de energía eléctrica en las etapas de generación, transmisión, distribución y comercialización.

[...]

Artículo 6.- Obligaciones de la Autoridad Reguladora

Corresponden a la Autoridad Reguladora las siguientes obligaciones:

a) Regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean las inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos y gastos efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida.

d) Fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos. (*)

f) Cualquiera otra obligación que las leyes le asignen.

Toda disposición que se emita en relación con las materias a que se refiere este artículo, será de acatamiento obligatorio.

[...]

Artículo 59.-

1.- La competencia será regulada por ley siempre que contenga la atribución de potestades de imperio.

[...]"

De los artículos citados, se desprende que la Aresep tiene la competencia exclusiva y excluyente de regular los servicios públicos que hayan sido declarados como tales, por el legislador. Dicha competencia, abarca -entre otras cosas- el establecimiento de las metodologías tarifarias, la fijación de tarifas y la determinación de normas técnicas.

La Aresep se encuentra obligada por la Ley 7593, es decir, tiene una competencia exclusiva y excluyente, para la fijación de las tarifas de los servicios públicos regulados en dicho cuerpo normativo. Asimismo, conviene señalar que dicha competencia es irrenunciable, intransmisible e imprescriptible, según lo establecido en el numeral 66 de la LGAP.

A mayor abundamiento, con respecto a las competencias exclusivas y excluyentes que tiene la Autoridad Reguladora, ha señalado la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia:

*“[...] 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.**” (Resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007) (El resaltado es nuestro).*

Además, como bien lo señala la Opinión Jurídica OJ-066-2009, de la Procuraduría General de la República:

«La función de regulación implica establecer un orden y manejo adecuado en situaciones en las que de por medio hay un interés público que proteger. Ese orden se ejerce a través de diversos tipos de actos, entre los cuales el control de precios o tarifas ha ocupado tradicionalmente una posición muy importante. Potestades que se encargan a organismos públicos especializados y con un alto grado de independencia funcional. En nuestro ordenamiento jurídico, esta función reguladora fue encomendada por el legislador a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ente competente para fijar las tarifas y precios por la prestación de los servicios públicos que enumera el artículo 5 de la Ley de la Autoridad Reguladora».

De manera complementaria, el artículo 6 inciso 16) del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), dispone que en materia regulatoria le corresponde a la Junta Directiva:

[...]

“Artículo 6. Junta Directiva.

[...]

Tiene las siguientes funciones:

[...]

16. Aprobar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos sectores regulados bajo su competencia.

[...]”

Es por lo anterior, que de conformidad con las competencias de la Aresep para fijar las tarifas y precios, es que la Junta Directiva procedió con la emisión de la “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural”. Sobre este tema, en la resolución recurrida, a folio 585, se indicó que:

[...]

resulta claro que la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, es la competente para emitir las metodologías tarifarias de los servicios públicos regulados incluyendo el de suministro de energía eléctrica en sus etapas de generación, transmisión, distribución y comercialización; para lo cual deberá seguir el procedimiento de audiencia pública en el garantice la participación ciudadana y para la emisión de las mismas deberá observar el principio de servicio al costo, las reglas de la ciencia y la

*técnica y las disposiciones generales emitidas en el Plan Nacional de Desarrollo, relativas al sector eléctrico.
[...]*

Es así, que la Junta Directiva en función de sus competencias emitió la metodología recurrida, luego de haber seguido el procedimiento establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, cuyo alcance (folio 667) fue definir: “...el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e inversiones para el período en que estará vigente la tarifa...” y no, el emitir una metodología en este caso particular, para fijar las tarifas de la manera en que lo apunta la recurrente.

En virtud de lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente en cuanto a su argumento.

V. CONCLUSIONES

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

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-141-2015 resulta admisible, puesto que fue presentado en tiempo y forma.*
- 2. De conformidad con los “Alcances y Limitaciones” de la “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural”, no se desprende que la misma debiera establecer la metodología para para fijar las tarifas.*
- 3. El alcance y las limitaciones de esta metodología, fueron de conocimiento de la recurrente desde la celebración de la audiencia pública y en la interposición de sus oposiciones, cuando le fueron atendidas.*
- 4. Esta metodología entre otras cosas, viene a definir el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e inversiones para el período en que estará vigente la tarifa, permitiendo a la IE justificar técnicamente, la distribución entre las diferentes tarifas y bloques, de acuerdo a la estructura tarifaria.*
- 5. La IE en aplicación de la metodología recurrida, deberá someter a audiencia pública, las fijaciones tarifarias que se deriven de su aplicación, según lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 7593. Por lo que a criterio de este órgano asesor, con el dictado del acto recurrido, no se han violentado los principios de legalidad, seguridad jurídica y participación ciudadana.*

6. De conformidad con los artículos 4, 5 inciso a) y 6 incisos a), d) y f) de la Ley 7593, artículo 59 inciso 1 de la LGAP, así como el artículo 6 inciso 16) del RIOF, la Aresep posee competencias exclusivas y excluyentes para fijar las tarifas y precios de conformidad con las metodologías que ella misma determine.

7. La Junta Directiva en función de sus competencias emitió la metodología recurrida, luego de haber seguido el procedimiento establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.

[...] ”

- II.** Que 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 reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-141-2015, **2.-** Agotar la vía administrativa, **3.-** Notificar a las partes, la presente resolución, **4.-** Trasladar el expediente a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III.** Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1055-DGAJR-2015, de cita, acordó entre otras cosas, 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 reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-141-2015.
- II.** Agotar la vía administrativa.
- III.** Notificar a las partes, la presente resolución.
- IV.** Trasladar el expediente a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ARTÍCULO 8. Recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-139-2015. Expediente OT-088-2015.

La Junta Directiva conoce el oficio 1054-DGAJR-2015 del 28 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria emite criterio sobre el recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-139-2015 del 27 de julio de 2015.

La señora **Aracelly Marín González** expone los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las conclusiones y recomendaciones del caso.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, de conformidad con el oficio 1054-DGAJR-2015, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 09-56-2015

1. Declarar sin lugar, el recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-139-2015.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para lo que corresponda.
5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 23 de marzo de 2015, mediante el oficio 036-CDR-2015, la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación le remitió a la Junta Directiva, tres propuestas metodológicas de electricidad, incluida la propuesta de *“Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural”*. (Folios 2 al 64).
- II. Que el 26 de marzo de 2015, mediante el acuerdo 09-13-2015 del acta de la sesión ordinaria 13-2015, la Junta Directiva dispuso, entre otras cosas: Someter al trámite de audiencia pública la siguiente propuesta *“Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural”*, con fundamento en lo señalado en la propuesta remitida por el Centro de Desarrollo de la Regulación, mediante el oficio 036-CDR-2015. (Folio 1).

- III.** Que el 17 de abril de 2015, se publicó en los periódicos La Nación y Diario Extra, la convocatoria a audiencia pública para conocer entre otra, la propuesta metodológica planteada. (Folios 69 y 70).
- IV.** Que el 20 de abril de 2015, se publicó en La Gaceta N° 75, la convocatoria a audiencia pública, para conocer entre otra, la propuesta metodológica planteada. (Folio 71).
- V.** Que el 13 de mayo de 2015, se llevó a cabo la audiencia pública, según consta en el Acta N° 36-2015. (Folios 362 y del 444 al 454).
- VI.** Que el 18 de mayo de 2015, mediante el oficio 1649-DGAU-2015, la Dirección General de Atención al Usuario remitió a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, el informe de oposiciones y coadyuvancias, e indicó que se recibieron y admitieron 9 oposiciones (folios 363 a 365).
- VII.** Que el 22 de julio de 2015, mediante el oficio 103-CDR-2015, la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, remitió el informe de respuestas a las posiciones, respecto a la *“Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica Brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”*. (Folios 467 al 548).
- VIII.** Que el 27 de julio de 2015, mediante la resolución RJD-139-2015, la Junta Directiva aprobó la Metodología Regulatoria denominada *“Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica Brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”*, luego de haberse seguido el procedimiento establecido en el artículo 36 de la Ley 7593. (Folios 574 al 655).
- IX.** Que el 7 de agosto de 2015, la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., (en adelante Coopelesca), mediante el oficio GG-619-2015, interpuso recurso de reposición contra la resolución RJD-139-2015. (Folios 564 al 570).
- X.** Que el 10 de agosto de 2015, en el Alcance Digital N° 63 a La Gaceta N° 154, se publicó la resolución RJD-139-2015. (Folio 571).
- XI.** Que el 12 de agosto de 2015, mediante el memorado 630-SJD-2015, la Secretaría de Junta Directiva, remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, para su análisis, el recurso de reposición interpuesto contra la resolución RJD-139-2015. (Folio 573).
- XII.** Que el 28 de octubre de 2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria mediante el oficio 1054-DGAJR-2015, rindió el criterio sobre el recurso de reposición interpuesto por Coopelesca, contra la resolución RJD-139-2015. (Correrá agregado a los autos)
- XIII.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 1054-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

a) NATURALEZA

El recurso interpuesto es el ordinario de reposición, al cual se le aplican, las disposiciones contenidas en los artículos del 342 al 352 de la LGAP y sus reformas.

b) TEMPORALIDAD

La resolución recurrida, fue notificada el 4 de agosto de 2015 (folios 630, 631, 637 y 638), mientras que la impugnación fue planteada por Coopelesca, el 7 de agosto de 2015 (folios 564 al 570).

Del análisis comparativo entre la fecha de notificación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado en el artículo 346 de la LGAP, se concluye que la impugnación fue interpuesta en tiempo.

c) LEGITIMACIÓN

Respecto a la legitimación activa, cabe indicar que Coopelesca está legitimada para actuar -en la forma en que lo ha hecho- de conformidad con el artículo 275 de la LGAP, en concordancia, con el artículo 36 de la Ley 7593.

d) REPRESENTACIÓN

El señor Omar Miranda Murillo, actúa en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de Coopelesca, -según consta en la certificación de poder visible de folios 441 a 443- por lo cual está facultado para actuar en nombre de la recurrente.

Dicho esto, se concluye que el recurso de reposición interpuesto por Coopelesca es admisible en cuanto a la forma, por lo que se procederá a su análisis por el fondo.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

Sobre el argumento esbozado por la recurrente, en el Por Tanto I, apartado V de la resolución recurrida (folio 588), se señaló:

[...]

V. ALCANCES Y LIMITACIONES

Esta metodología se aplicará para las fijaciones tarifarias ordinarias correspondientes al servicio de distribución de electricidad que prestan los operadores públicos y cooperativas de electrificación rural. Mediante esta metodología, se calcula el ajuste porcentual a reconocer en las fijaciones para el servicio antes mencionado, que se establecerá durante el lapso de fijación ordinaria correspondiente.

La metodología define el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e inversiones para el período en que estará vigente la tarifa. En ese sentido, la metodología no contempla el establecimiento del procedimiento de cálculo de la estructura tarifaria y la definición de la tarifa final a los usuarios del servicio. Se determina el ajuste porcentual requerido que deberá posteriormente distribuirse de conformidad con lo que técnicamente determine la IE entre las diferentes tarifas y bloques de acuerdo a la estructura tarifaria. (El subrayado no es del original).

[...]

De conformidad con los “Alcances y Limitaciones” de la metodología tarifaria recurrida, antes descritos, no se desprende que la “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural” debía contemplar los temas argumentados por la recurrente, en cuanto a establecer metodologías para fijar las tarifas.

Cabe adicionar, que esta limitación ha sido de conocimiento de la recurrente desde la audiencia pública, celebrada el 13 mayo de 2015, es así, que en el documento sometido audiencia a folio 20, se indicó claramente que “no contempla el procedimiento de cálculo de la estructura tarifaria y la definición de la tarifa final a los usuarios directos del servicio” y en la respuesta a sus oposiciones, a folio 529, en donde se le indicó que:

“(...)”

Estos temas están fuera del alcance de la metodología, el cual está definido en la sección V, folio 20, de la metodología sometida a audiencia pública: (...)”.

Se adiciona a la respuesta, que “La propuesta metodológica permite la fijación tarifaria en tanto en la sección V, folio 20, se consigna (...) “Se determina el ajuste porcentual requerido que deberá posteriormente distribuirse de conformidad con lo que técnicamente determine la IE entre las diferentes tarifas y bloques de acuerdo a la estructura tarifaria.” (...) Desde este punto de vista, se evita la discrecionalidad dado que la IE deberá justificar técnicamente la distribución del ajuste,

de igual manera tal como lo indica el opositor, el nivel y la estructura tienen objetivos específicos los cuales dependen de la política tarifaria que se plantee la institución, los cuales pueden cambiar según el contexto.” El subrayado no es del original.

Es por lo anterior, que esta metodología entre otras cosas, viene a definir el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e inversiones para el período en que estará vigente la tarifa, permitiendo a la IE justificar técnicamente, la distribución entre las diferentes tarifas y bloques, de acuerdo a la estructura tarifaria.

Cabe indicar, que el artículo 36 de la Ley 7593 dispone que:

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 este 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:

- b) Las solicitudes para la fijación ordinaria de tarifas y precios de los servicios públicos.*

(...)

Para estos casos, todo aquel que tenga interés legítimo podrá presentar su oposición y 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. (...)

De conformidad con lo anterior, resulta claro que la IE en aplicación de la metodología recurrida, deberá someter a audiencia pública, las fijaciones tarifarias que se deriven de su aplicación, según lo dispuesto en el artículo 36 supra citado. Por lo que a criterio de este órgano asesor, con el dictado del acto recurrido, no se han violentado los principios de legalidad, seguridad jurídica y participación ciudadana.

Por otra parte, en el Por Tanto I, apartado IV de la resolución recurrida –RJD-139-2015-, se define el marco legal de las competencias de la Aresep, para establecer metodologías tarifarias en el cual se concluye, a folio 582, que:

[...]

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 N° 7593.

[...] (El subrayado no es del original).

Al respecto, es necesario hacer referencia a las competencias exclusivas y excluyentes de la regulación de los servicios públicos de la Autoridad Reguladora, establecidas en la Ley 7593 en los artículos 4, 5 inciso a) y 6 incisos a), d) y f), así como en el artículo 59 inciso 1 de la LGAP, que disponen respectivamente:

“[...]

Artículo 4.- Objetivos

Son objetivos fundamentales de la Autoridad Reguladora:

- a) Armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos definidos en esta ley y los que se definan en el futuro.
- b) Procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos.
- c) Asegurar que los servicios públicos se brinden de conformidad con lo establecido en el inciso b) del artículo 3 de esta ley.
- d) Formular y velar porque se cumplan los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima, los servicios públicos sujetos a su autoridad. (*)
- 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.
- f) Ejercer, conforme lo dispuesto en esta ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella.

Artículo 5.- Funciones

En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:

[...]

b) Suministro de energía eléctrica en las etapas de generación, transmisión, distribución y comercialización.

[...]

Artículo 6.- Obligaciones de la Autoridad Reguladora

Corresponden a la Autoridad Reguladora las siguientes obligaciones:

a) Regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean las inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos y gastos efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida.

d) Fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos. ()*

f) Cualquiera otra obligación que las leyes le asignen.

Toda disposición que se emita en relación con las materias a que se refiere este artículo, será de acatamiento obligatorio.

[...]

Artículo 59.-

1.- La competencia será regulada por ley siempre que contenga la atribución de potestades de imperio.

[...]"

De los artículos citados, se desprende que la Aresep tiene la competencia exclusiva y excluyente de regular los servicios públicos que hayan sido declarados como tales, por el legislador. Dicha

competencia, abarca -entre otras cosas- el establecimiento de las metodologías tarifarias, la fijación de tarifas y la determinación de normas técnicas.

La Aresep se encuentra obligada por la Ley 7593, es decir, tiene una competencia exclusiva y excluyente, para la fijación de las tarifas de los servicios públicos regulados en dicho cuerpo normativo. Asimismo, conviene señalar que dicha competencia es irrenunciable, intransmisible e imprescriptible, según lo establecido en el numeral 66 de la LGAP.

A mayor abundamiento, con respecto a las competencias exclusivas y excluyentes que tiene la Autoridad Reguladora, ha señalado la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia:

“[...] 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.” (Resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007) (El resaltado es nuestro).

Además, como bien lo señala la Opinión Jurídica OJ-066-2009, de la Procuraduría General de la República:

«La función de regulación implica establecer un orden y manejo adecuado en situaciones en las que de por medio hay un interés público que proteger. Ese orden se ejerce a través de diversos tipos de actos, entre los cuales el control de precios o tarifas ha ocupado tradicionalmente una posición muy importante. Potestades que se encargan a organismos públicos especializados y con un alto grado de independencia funcional. En nuestro ordenamiento jurídico, esta función reguladora fue encomendada por el legislador a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ente competente para fijar las tarifas y precios por la prestación de los servicios públicos que enumera el artículo 5 de la Ley de la Autoridad Reguladora».

De manera complementaria, el artículo 6 inciso 16) del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), dispone que en materia regulatoria le corresponde a la Junta Directiva:

[...]

“Artículo 6. Junta Directiva.

[...]

Tiene las siguientes funciones:

[...]

16. Aprobar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos sectores regulados bajo su competencia.

[...]”

Es por lo anterior, que de conformidad con las competencias de la Aresep para fijar las tarifas y precios, es que la Junta Directiva procedió con la emisión de la “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y

cooperativas de electrificación rural”. Sobre este tema, en la resolución recurrida, a folio 585, se indicó que:

[...]

resulta claro que la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, es la competente para emitir las metodologías tarifarias de los servicios públicos regulados incluyendo el de suministro de energía eléctrica en sus etapas de generación, transmisión, distribución y comercialización; para lo cual deberá seguir el procedimiento de audiencia pública en el garantice la participación ciudadana y para la emisión de las mismas deberá observar el principio de servicio al costo, las reglas de la ciencia y la técnica y las disposiciones generales emitidas en el Plan Nacional de Desarrollo, relativas al sector eléctrico.

[...]

Es así, que la Junta Directiva en función de sus competencias emitió la metodología recurrida, luego de haber seguido el procedimiento establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, cuyo alcance (folio 588) fue definir: “...el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e inversiones para el período en que estará vigente la tarifa...” y no, el emitir una metodología en este caso particular, para fijar las tarifas de la manera en que lo apunta la recurrente.

En virtud de lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente en cuanto a su argumento.

V. CONCLUSIONES

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

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-139-2015 resulta admisible, puesto que fue presentado en tiempo y forma.*
- 2. De conformidad con los “Alcances y Limitaciones” de la “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural”, no se desprende que la misma debiera establecer la metodología para para fijar las tarifas.*
- 3. El alcance y las limitaciones de esta metodología, fueron del conocimiento de la recurrente desde la celebración de la audiencia pública y en la interposición de sus oposiciones, cuando le fueron atendidas.*
- 4. Esta metodología entre otras cosas, viene a definir el ajuste porcentual requerido para compensar el cambio en los costos y en la demanda y, por tanto, en los costos totales e*

inversiones para el período en que estará vigente la tarifa, permitiendo a la IE justificar técnicamente, la distribución entre las diferentes tarifas y bloques, de acuerdo a la estructura tarifaria.

5. *La IE en aplicación de la metodología recurrida, deberá someter a audiencia pública, las fijaciones tarifarias que se deriven de su aplicación, según lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 7593. Por lo que a criterio de este órgano asesor, con el dictado del acto recurrido, no se han violentado los principios de legalidad, seguridad jurídica y participación ciudadana.*
6. *De conformidad con los artículos 4, 5 inciso a) y 6 incisos a), d) y f) de la Ley 7593, artículo 59 inciso 1 de la LGAP, así como el artículo 6 inciso 16) del RIOF, la Aresep posee competencias exclusivas y excluyentes para fijar las tarifas y precios de conformidad con las metodologías que ella misma determine.*
7. *La Junta Directiva en función de sus competencias emitió la metodología recurrida, luego de haber seguido el procedimiento establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.*

[...] ”

- II. Que 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 reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-139-2015, **2.-** Agotar la vía administrativa, **3.-** Notificar a las partes, la presente resolución, **4.-** Trasladar el expediente a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III. Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1054-DGAJR-2015, de cita, acordó entre otras cosas, 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 reposición interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RJD-139-2015.
- II. Agotar la vía administrativa.

- III. Notificar a las partes, la presente resolución.
- IV. Trasladar el expediente a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE

A las dieciséis horas se retiran del salón de sesiones, las señoras Aracelly Marín González y Adriana Salas Leitón.

ARTÍCULO 9. Recurso de apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante interpuestos por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013. Expediente ET-080-2013.

La Junta Directiva conoce el oficio 1019-DGAJR-2015 del 19 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante interpuestos por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013.

Los señores *Eduardo Salgado Retana* y *Oscar Roig Bustamante* exponen los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1019-DGAJR-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 10-56-2015

1. Declarar sin lugar, el recurso de apelación interpuesto por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013.
2. Declarar sin lugar, la gestión de nulidad concomitante interpuesta por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013.
3. Agotar la vía administrativa.
4. Notificar a las partes, la presente resolución.
5. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
6. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I.** Que el 5 de noviembre de 2012, mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital N° 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprobó el «Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús» (Expediente OT-109-2012).
- II.** Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la ARESEP, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta N° 227, del 23 de noviembre de 2012, corrigió errores materiales en la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012. (Expediente OT-109-2012).
- III.** Que el 1 de julio de 2013, la IT, mediante el memorando 718-IT-2013, inició el procedimiento para la aplicación del modelo de fijación extraordinario de tarifas de autobús, correspondiente al segundo semestre de 2013. (Folio 432).
- IV.** Que el 18 de julio de 2013, el CTP, mediante el oficio DE-2013-2079, remitió en respuesta al oficio 669-IT-2013, con el listado de todas las rutas autorizadas por ese Consejo, bajo la figura de concesión y permiso. (Folios 381 al 423).
- V.** Que el 12 de agosto de 2013, se realizó la convocatoria a audiencia pública, la cual se publicó en los diarios: La Nación, Diario Extra y en La Gaceta N° 154 el 13 de agosto de 2013. (Folios 480 al 482).
- VI.** Que el 17 de setiembre de 2013, mediante el oficio 2677-DGAU-2013 y el 25 de setiembre de 2013, mediante el oficio 2737-DGAU-2013, la Dirección General de Atención al Usuario, emitió el acta 93-2013, donde consta que se llevó a cabo la audiencia pública el día 10 de setiembre de 2013, a fin de exponer la propuesta de la IT para el ajuste, extraordinario de oficio, en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 829 al 842 y folio 850).
- VII.** Que el 30 de setiembre de 2013, la Dirección General de Atención al Usuario mediante el oficio 2795-DGAU-2013, emitió el “Informe de Oposiciones y Coadyuvancias”. (Folios 856 al 861).
- VIII.** Que el 10 de octubre de 2013, la IT mediante la resolución 140-RIT-2013, resolvió el ajuste extraordinario de oficio para las rutas de transporte público del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. Dicha resolución fue publicada en La Gaceta N° 199 del 16 de octubre de 2013. (Folios del 1557 al 1674 y del 941 al 972).
- IX.** Que el 21 de octubre de 2013, el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., (en adelante Metrocoop), inconforme con lo resuelto, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folios del 1283 al 1299 y 1436 al 1452).

- X.** Que el 30 de junio de 2015, la IT mediante la resolución 085-RIT-2015, rechazó por el fondo el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad concomitante interpuestas por Metrocoop, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folios del 2381 al 2393).
- XI.** Que no consta en autos que la recurrente haya respondido el emplazamiento conferido.
- XII.** Que el 7 de mayo de 2015, la IT mediante el oficio 987-IT-2015, rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, respecto al recurso de apelación y gestión de nulidad concomitante, interpuestos por Metrocoop. (Folios 2307 y 2308).
- XIII.** Que el 10 de julio de 2015, la Secretaría de Junta Directiva, mediante el memorando 527-SJD-2015, remitió para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por Metrocoop, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folio 2579).
- XIV.** Que el 19 de octubre de 2015, mediante el oficio 1019-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió el criterio sobre el recurso de apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante, interpuestos por el Consorcio de Transportes Cooperativos Metrocoop R.L, contra la resolución 140-RIT-2013. (Correrá agregado a los autos).
- XV.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 1019-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA DEL RECURSO Y LA GESTIÓN DE NULIDAD CONCOMITANTE.

a. NATURALEZA

El recurso interpuesto contra la resolución 140-RIT-2013, es el ordinario de apelación, al que le es aplicable lo establecido en los artículos 342 al 352 de la LGAP.

Además, la recurrente interpuso gestión de nulidad concomitante, a la cual le resulta aplicable lo establecido en los artículos 158 al 179 de la LGAP.

b. TEMPORALIDAD

La resolución impugnada fue publicada en La Gaceta N° 199 el 16 de octubre de 2013 (folios 941 al 972) y la impugnación fue planteada el 21 de octubre de 2013 (folios 1283 a 1299).

Conforme al artículo 346 inciso 1 de la LGAP, el recurso de apelación debe interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que vencía el 21 de octubre de 2013. Del análisis comparativo entre la fecha de publicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado por Ley, se concluye que la impugnación fue interpuesta dentro del plazo legal establecido.

En lo que refiere a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que ésta fue presentada de manera conjunta con el recurso en análisis, el 21 de octubre de 2013 y considerando que la resolución 140-RIT-2013 fue publicada el 16 de octubre de 2013, de conformidad con lo que dispone el artículo 175 de la LGAP en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, debe concluirse que la gestión de nulidad se presentó en tiempo, puesto que el plazo vencía el 17 de octubre de 2014.

c. LEGITIMACIÓN

Metrocoop, operador de la ruta 82, está legitimada para impugnar -en la forma en lo que ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

d. REPRESENTACIÓN

Según se indica en el recurso objeto del presente dictamen, éste fue interpuesto por el señor Alexander Martín Vega Pereira, quien firmó como apoderado generalísimo sin límite de suma, de Metrocoop, representación que se encuentra acreditada dentro del expediente (folio 769).

Dicho esto, se concluye que el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestos por Metrocoop, son admisibles en cuanto a la forma, por lo que se procederá a su análisis por el fondo.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

A continuación, se procederá al análisis de los argumentos de inconformidad planteados por la recurrente, de la siguiente manera:

a. Sobre los aspectos de aplicación de la encuesta

- i. En las cotizaciones de la encuesta, no se respetó el criterio de que cada una debería cumplir requisito mínimo de contar con la marca del producto.**

Al respecto la resolución 085-RIT-2015 -que resolvió el recurso de revocatoria-, en el Considerando I, indicó

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a las cotizaciones

Acerca de lo que afirma la recurrente en cuanto a que en las cotizaciones de la encuesta se podía variar la marca y el local de venta, que los precios debían considerar los impuestos y cualquier descuento normal y que no se respeta el criterio de que cada una debería cumplir con el requisito mínimo de contar con la marca del producto, cabe indicar que la encuesta tiene por finalidad medir los precios de los insumos para mantenimiento de los autobuses, como parte del modelo de fijación tarifaria. En efecto, para que la comparación sea válida, los productos deben tener características técnicas similares. En este modelo se establece que se entenderá por productos similares aquellos con “(...) características físicas y propiedades químicas equivalentes (...)”; de manera que la comparabilidad debe realizarse entre productos similares, pero no es indispensable que, en todos los casos, se trate de los mismos proveedores o marcas, ya que la encuesta debe reflejar en el tiempo los cambios que se observen en el mercado. Eso precisamente es lo que realiza la Intendencia en cuanto a este punto.

El INEC, en el proceso de verificación que realiza, recomienda los precios que deben mantenerse o eliminarse para permitir la comparabilidad de la mediana de los precios, además el procedimiento metodológico correspondiente al “Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús”, indica que:

“Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5, 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”. (Folio 2387).

(...)

Con base en lo indicado en párrafos anteriores, cabe afirmar que el modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, indicó que el objetivo de la encuesta corresponde a la determinación de los precios de la canasta de insumos establecida en el punto 2.9 “Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento” de la resolución RJD-120-2012 -Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús-, a través de cotizaciones provistas por diferentes proveedores. Por otra parte, en la sección de presentaciones y especificaciones se indicó

que en la determinación del precio de los insumos puede variar la marca o local de venta.

Así, en concordancia con el modelo vigente, la determinación del precio no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni el local de venta.

Por lo anterior, no lleva razón la recurrente, sobre este argumento.

- ii. Nótese que el informe de la encuesta por mandato de la resolución, debe ser incluido en los meses de junio y diciembre. Sin embargo, dicho informe fue concluido por la Aresep y el INEC, hasta el 18 de julio de 2013, como se puede notar en los folios 23 y 24, del expediente.***

Al respecto, en el Por Tanto I, de la resolución RJD-120-2012, que estableció el “Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús” en el punto “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

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

(...)

En lo referente a la programación de las encuestas, la IT en el Considerando I de la resolución 085-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria-, manifestó:

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a la programación de las encuestas

Respecto a lo que afirma la recurrente en cuanto a que a pesar de que el informe de las encuestas deben estar concluidos en junio y diciembre de cada año, la Aresep concluye su informe hasta el 18 de julio de 2013, es necesario indicar que dicho informe es concluido en el mismo mes en que se realiza la encuesta y se remite al intendente mediante oficio 704-IT-2013/16850 del 28 de junio de 2013. Posteriormente el Intendente lo remite al INEC para su revisión y validación de los resultados, por lo que no lleva razón la recurrente en cuanto a este argumento. (Folio 2387).

(...)

En relación con lo anterior, el Considerando II.A.1 de la resolución 140-RIT-2013 – resolución recurrida-, sobre la participación del INEC, indicó:

(...)

“1. En cumplimiento con lo establecido en el inciso d) del artículo 6 de la ley 7593 y sus reformas, respecto a la obligación de la ARESEP de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos, se consideró conveniente la participación del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el presente estudio tarifario de oficio a nivel nacional, en aplicación de la metodología extraordinaria de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual se enmarca dentro de la Contratación Directa 2013CD-00235-ARESEP suscrita entre la ARESEP y esa institución, con el fin de que el INEC revisara y avalara los cálculos realizados por la Intendencia de Transporte para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento de la metodología extraordinaria. Es importante señalar que dentro de los alcances de la contratación se estableció que el INEC recomendaría los ajustes que debería realizar la Intendencia de Transporte, a fin de mantener la comparabilidad de los precios de los insumos entre la fijación actual y la fijación inmediata anterior, tal como lo señala la metodología aprobada por medio de la resolución RJD-120-2012.

En apego a lo señalado, la Intendencia de Transporte valoró las observaciones emitidas por el INEC y realizó los cambios pertinentes de conformidad con lo recomendado y la información adicional recabada.” (Folio 946).

(...)

Por otra parte, el informe ASIDE-0412-2013 del INEC del 18 de julio de 2013, dirigido a la IT, al cual se refiere la recurrente en su argumento, corresponde al análisis y recomendaciones derivadas de la revisión final de los precios de la encuesta realizada, las cuales se incluyeron en el informe de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento, oficio 772-IT-2013 del 24 de julio de 2013, el cual a su vez, se constituye en el Anexo 1 del “Informe preliminar de estudio tarifario de oficio modalidad transporte remunerado de personas por autobús a nivel nacional”, (oficio 790-IT-2013 del 30 de julio de 2013), a partir del cual se solicitó la apertura del expediente y la convocatoria a audiencia pública, tal como consta en el oficio 789-IT-2013 (folios del 01 al 02).

Así las cosas, considera este órgano asesor que lleva razón la recurrente en cuanto a este punto, ya que el “Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses”, fue emitido el 24 de julio de 2013 (oficio 772-IT-2013) -folios 11 al 25-. A pesar de lo anterior, en razón de que la fecha de emisión del informe de la encuesta no incidió en sus resultados y que la recurrente se limitó a señalar, que el informe de la encuesta no fue emitido en el momento que establece el modelo, sin proporcionar

elementos adicionales que pudieran ser valorados, este órgano asesor no encuentra razones para modificar el acto recurrido.

- iii. Con respecto a la participación del INEC, la IT se limita únicamente a tomar recomendaciones de una manera discrecional para apoyar sus decisiones, sin que, prevalezca un criterio uniforme, coherente y a derecho. Además de lo anterior, según los oficios visibles en el expediente, el INEC no habría revisado las cotizaciones realizadas por los proveedores, si ese hubiera sido el caso, habría eliminado del cálculo de la mediana todas aquellas cotizaciones en las cuales se presentan dudas y no cuentan con las formalidades mínimas.*

En atención al argumento anterior, la IT procedió a dar respuesta mediante la resolución 085-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria - en la cual indicó lo siguiente:

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a la documentación

Es necesario aclarar cada uno de los puntos tomados en cuenta en este argumento, por lo que la Intendencia expone lo siguiente:

Acerca de las recomendaciones del INEC: La Intendencia acepta las recomendaciones técnicas puntuales que el INEC realiza, por esa razón se realiza la contratación con ésta institución.

Acerca de la revisión de las cotizaciones por parte del INEC: Todas las cotizaciones tienen las formalidades mínimas que le dan validez administrativa para utilizar el dato que se obtiene, lo cual se incluye en la información suministrada al INEC para revisión. En el proceso de verificación que realiza el INEC, dicha institución recomienda los precios que se deben mantener o eliminar para permitir la comparabilidad de la mediana de los precios. (Folios 2387 al 2388).

(...)

Al respecto, se debe considerar que el INEC, mediante el oficio ASIDE-0412-2013 del 18 de julio de 2013, emitió recomendaciones sobre los precios de los insumos, como resultado de la aplicación de la encuesta en el mes de junio de 2013. (Folios 23 al 25).

En concordancia con lo anterior, la IT emitió el oficio 772-IT-2013 del 24 de julio de 2013, el cual corresponde al «Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses», en el cual se incluyeron las recomendaciones dadas por el INEC en el informe supra citado. Las razones de la participación

del INEC en el proceso de realización de la encuesta, se indicaron en el Considerando II de la resolución 140-RIT-2013 -resolución recurrida-, de la siguiente manera:

(...)

1. En cumplimiento con lo establecido en el inciso d) del artículo 6 de la ley 7593 y sus reformas, respecto a la obligación de la ARESEP de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos, se consideró conveniente la participación del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el presente estudio tarifario de oficio a nivel nacional, en aplicación de la metodología extraordinaria de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual se enmarca dentro de la Contratación Directa 2013CD-00235-ARESEP suscrita entre la ARESEP y esa institución, con el fin de que el INEC revisara y avalara los cálculos realizados por la Intendencia de Transporte para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento de la metodología extraordinaria. Es importante señalar que dentro de los alcances de la contratación se estableció que el INEC recomendaría los ajustes que debería realizar la Intendencia de Transporte, a fin de mantener una comparabilidad de los precios de los insumos entre la fijación actual y la fijación inmediata anterior, tal como lo señala la metodología aprobada por medio de la resolución RJD-120-2012.

En apego a lo señalado, la Intendencia de Transporte valoró las observaciones emitidas por el INEC y realizó los cambios pertinentes de conformidad con lo recomendado y la información adicional recabada. (Folio 946).

(...)

Sobre este particular, considérese lo dispuesto en el Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-:

(...)

“El desarrollo de este estudio estará bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística, quien 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.” (Expediente OT-109-2012).

(...)

“Las encuestas serán responsabilidad de DITRA. La ARESEP podrá realizar estas encuestas con su propio equipo técnico, o contratarlas externamente a una entidad competente para ese fin.”

(...)

En conclusión, la IT ejecutó la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento, en la cual, realizó las estimaciones y cálculos requeridos, considerando las recomendaciones emitidas por el INEC, lo cual no contraría lo establecido en el modelo tarifario (RJD-120-2012), ni lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

b. Sobre la cotización de Servicentro La Palma: al valor de los precios individuales se le debe sumar el impuesto de ventas.

Al respecto, la IT mediante la resolución 085-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria -, en el Considerando I, indicó

(...)

Acerca de la cotización de Servicentro La Palma S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de Servicentro La Palma (folio 157) claramente se observa que el precio utilizado en el cálculo de la mediana de los insumos considera ya el impuesto de ventas. Si se suman los precios consignados en la factura para cada tipo de insumo, el dato resultante es de ¢2.154.140, monto que corresponde al total de la factura lo que evidencia que los precios ya incluyen el impuesto de ventas. En razón de lo anterior, no es necesario solicitar aclaración sobre la factura proforma, dado que la información aritmética es correcta. . (Folio 2388).

(...)

Esta asesoría, realizó un análisis utilizando los datos contenidos en la factura proforma proporcionada por Servicentro La Palma, con el objetivo de verificar si existe algún tipo de inconsistencia en el tratamiento del impuesto de ventas, respectivo. Para efectos de realizar el cotejo necesario, se verificaron las líneas correspondientes a aceite de motor y aceite para diferencial, insumos que se encuentran contenidos en la referencia brindada en el cuadro 5 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-. (Expediente OT-109-2012).

El detalle del análisis realizado, se presenta a continuación:

Primeramente, se transcriben los valores de los insumos contenidos en la factura proforma de Servicentro La Palma:

<i>Cantidad</i>	<i>Descripción</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Valor</i>
55	Aceite Motor 15W40 Galón Enersol	10.100,00	¢555.500,00

55	Aceite Transmisión Galón	14.400,00	€792.000,00
55	Aceite Diferencial Galón	14.400,00	€792.000,00
12	Líquido de frenos GIMA Pinta	1.220,00	€14.640,00
Total			€2.154.140,00

Fuente: Folio 157

De igual manera, se adjunta el detalle de los totales e impuesto de ventas contenidos en el documento de cotización:

Detalle	Monto
Sub total	1.906.318,58
Impuesto de ventas	247.821,42
Total	€2.154.140,00

Posteriormente, con el objetivo de determinar si se presentan diferencias entre la sumatoria de los valores unitarios de los insumos y el valor total de la factura, considerando el impuesto de ventas, se presenta el siguiente detalle de comparación:

Descripción	Monto
A= Σ Valor de los insumos contenidos en la factura Proforma	€2.154.140,00
B= Valor de saldo de la factura con impuesto de ventas incluido	€2.154.140,00
Diferencia (A-B)	€0,00

Fuente: Folio 157

Del análisis anterior, se desprende que los impuestos correspondientes a cada valor de los insumos de la factura proforma del Servicentro La Palma, fueron incluidos, tal como lo indica el Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

- c. **Sobre la cotización de aceites de la empresa Colonotex: La Intendencia aduce que como el precio utilizado en la encuesta de Diciembre de 2012 era confiriendo descuentos por pago de contado y por compras múltiples lo cual es una promoción y no la pueden recibir todos los autobuseros por disponibilidad de flujo de caja.**

Sobre este argumento, la IT mediante la resolución 085-RIT-2015 – que resolvió el recurso de revocatoria –en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de la cotización de Colonotex S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de la empresa Colonotex S. A. (Folio 240), se debe indicar que ese es el documento que envía la empresa, mediante correo electrónico del señor Joel Salgado recibido el Lunes 10 de junio de 2013 a las 11:20 horas según consta en folio 239. Dicho documento no contiene ninguna observación con respecto a descuentos por volumen como la que indica el recurrente en el folio 1068. Por esa razón no se entra a analizar el argumento planteado por cuanto se trata de un documento aportado por la empresa cotizante con posterioridad al análisis de la información que se considera para la determinación de la variación en el valor de los insumos. Incluso para la fecha de presentación del documento por parte de la empresa cotizante ya se había enviado a publicar la fecha de realización de la audiencia con base en la cual se informa a los interesados de los ajustes propuestos en las tarifas vigentes a esa fecha.

También es importante señalar que en el caso de la empresa Colonotex S.A., el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013 recomienda la modificación de precios ya que en la verificación se determina que no corresponden al mismo tipo de precio que se obtiene en diciembre 2012. (Folios 2388 al 2389).

(...)

Con el objetivo de realizar un análisis sobre los argumentos presentados por la recurrente, en relación con la cotización suministrada por Colonotex S.A. (folio 240), se extrae de la información contenida en dicho documento, lo siguiente:

<i>Detalle Cotización Colonotex S.A</i>	
<i>Nombre</i>	<i>Precio</i>
<i>URSA PREMIUM TDX PLUS 15W40 ESTAÑ</i>	<i>565.424,75</i>
<i>URSA SUPER PLUS TD 15W40 ESTAÑON</i>	<i>520.788,59</i>
<i>MULTIGEAR LUB EP 85W90 ESTAÑON</i>	<i>481.059,76</i>
<i>MULTIGEAR LUB EP 85W140 ESTAÑON</i>	<i>550.524,63</i>
<i>WAGNER LIQ.FRENOS 8.45 OZ DOT3</i>	<i>980,03</i>
<i>HOVALINE BRAKE FLUID 12 ONZ (12 UNIDADES)</i>	<i>26.076,00</i>
<i>GRASA MARFAK MULTIPURPOSE 120 LBS</i>	<i>219.559,95</i>
<i>sub total</i>	<i>€2.364.413,71</i>
<i>Subtotal</i>	<i>2.364.413,71</i>
<i>Descuento</i>	<i>354.515,04</i>
<i>Impuesto</i>	<i>261.286,83</i>

Transporte	0,00
Total documento	€2.271.185,50

En el detalle anterior, puede observarse que se incluyen los precios sin impuestos y sin descuentos para cada tipo de insumo en las presentaciones indicadas. Posteriormente, se señala el descuento otorgado por el proveedor, así como el monto correspondiente al impuesto de ventas, el cual corresponde a un 13%, tal como lo establece la Ley de Impuesto General sobre Ventas N° 6826.

La información de cada uno de los insumos de la cotización de Colonotex, fue incluida por la IT en la base original de cotizaciones de la encuesta de insumos de mantenimiento correspondiente al mes de junio de 2013, según consta en archivo digital (folio 25). Para ilustrar el detalle de la información incluida con la determinación del precio por litro, tal como se solicita en el modelo de fijación extraordinaria, en lo concerniente a la canasta de insumos, se muestra a continuación:

Estimación precio base original

Nombre	Cantidad	Unidad	Precio (Sin descuento)	Precio + impuesto	Precio x Litro
URSA	55	Galones	565.424,75	638.929,97	3.068,86
URSA	55	Galones	520.788,59	588.491,11	2.826,60
MULTIGEAR	55	Galones	481.059,76	543.597,53	2.610,97
MULTIGEAR	55	Galones	550.524,63	622.092,83	2.987,99
WAGNER	249	ML	980,03	1.107,43	4.442,62
HAVOLINE	4248	ML	26.076,00	29.465,88	6.936,41
MARFAK	120	LB	219.559,95	248.102,74	4.558,13
Totales			€2.364.413,71	€2.671.787,49	

Fuente: Folio 25 expediente ET-080-2013.

Según lo anterior, puede observarse que las estimaciones del precio por litro fueron realizadas contemplando que los precios de los insumos no cuentan con el descuento otorgado por el proveedor, además se incluyó el impuesto de ventas correspondiente.

También la información de los precios de cada una de las cotizaciones, fue remitida por la IT mediante el oficio 729-IT-2013, al INEC para su revisión y aval, de acuerdo con la contratación directa 2013CD-000235-ARESEP. El INEC mediante el oficio UIP-026-2013 indicó, que varios precios debían ser verificados por medio de consulta a las proformas originales, a los proveedores u algún otro medio que permita determinar si los cambios observados en los precios están correctos y deben de utilizarse en los cálculos respectivos.

Así mismo, la verificación de precios realizada por la IT a solicitud del INEC, fue remitida mediante el oficio 745-IT-2013, a partir del cual, dicha Institución procedió a generar las recomendaciones sobre la eliminación, exclusión y modificación de precios. Para efectos de

análisis de la cotización de Colonotex S.A, el INEC recomendó modificar los precios, ya que en la verificación se determinó que no correspondían al mismo tipo de precios, que se obtuvo en diciembre de 2012.

A continuación, se presenta un detalle de los precios sugeridos por el INEC:

Estimación precio Modificado por recomendación del INEC

Nombre	Cantidad	Unidad	Precio (con descuento)	Precio (con descuento) + impuesto	Precio x Litro	Propuesta modificadora precio INEC
URSA	55	Galones	480.611,04	543.090,47	3.068,86	543.090,43
URSA	55	Galones	442.670,30	500.217,44	2.826,60	500.217,44
MULTIGEAR	55	Galones	408.900,80	462.057,90	2.610,97	462.057,90
MULTIGEAR	55	Galones	467.945,94	528.778,91	2.987,99	528.778,87
WAGNER	249	ML	980,03	1.107,43	4.442,62	
HAVOLINE	4248	ML	22.164,60	25.046,00	6.936,41	25.046,00
MARFAK	120	LB	186.625,96	210.887,33	4.558,13	210.887,27
Totales			€2.009.898,66	€2.271.185,48		

Fuente: Folio 25 expediente ET-080-2013.

Con respecto al detalle anterior, en el cual se muestra el tratamiento de los precios de la cotización de Colonotex S.A. y el precio recomendado por el INEC, se debe indicar que el mismo consideró el descuento otorgado por el proveedor y a su vez, los impuestos de venta correspondientes.

En referencia al análisis realizado por el INEC y la IT, es importante señalar lo indicado en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-, en el Por Tanto I, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, sección “Cotización”:

(...)

“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.” El resaltado y subrayado no es del original.

(...)

De lo anterior, se puede concluir que los precios incluidos en la encuesta de insumos de mantenimiento del mes de junio de 2013, a partir de la información de la cotización suministrada por Colonotex S.A., y de las recomendaciones dadas por el INEC, incluyeron los descuentos e

impuestos en concordancia con lo establecido en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

- d. En cuanto a los argumentos d, e y h, sobre las unidades de referencia empleadas para determinar los precios del líquido de frenos, la grasa multiuso y el neumático, en la encuesta de insumos de mantenimiento.***

Al respecto, la IT mediante la resolución 085-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria - en el Considerando I, sobre los argumentos de las unidades de referencia, de los insumos correspondientes a líquido de frenos, grasa y neumático, señaló a folio 2389 lo siguiente:

(...)

-Acerca de la conversión de pintas a litros del líquido de frenos: En cuanto a este argumento, respecto a las cotizaciones relacionadas con la conversión a pintas el “cuadro 5. Canasta de Insumos” establecido en la metodología, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por litro. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por litro, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual con el fin de garantizar la trazabilidad, donde ya se ha corroborado las cantidades en la encuesta de diciembre 2012 y en los casos señalados por el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013.

Respecto al caso de FERCU S.A. (folio 1155) aportado como prueba por el recurrente, se presenta una discrepancia con respecto a la factura proforma que aporta la empresa al momento de realizar la encuesta, donde se cotiza el precio del líquido de frenos en presentaciones de 12 litros (Folio 206), dato que se utiliza para los cálculos, de manera que no hay ninguna actuación contraria a la técnica o al derecho por parte de esta Intendencia.

Acerca de la cubeta de grasa de 50 kilos: En cuanto los argumentos del recurrente respecto a las cotizaciones relacionadas con la conversión a cubeta el “cuadro 5. Canasta de Insumos” que establece la metodología vigente, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por kilo. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por kilo, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual, con el fin de garantizar la comparabilidad y trazabilidad, además que se corroboran los datos ya en la encuesta de diciembre 2012 y en los casos señalados por el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013.

(...)

Acerca de las cotizaciones del insumo neumáticos: En lo referente a los neumáticos, la metodología solo hace referencia a “neumático para el tamaño de llanta indicado”, por lo que se toman en cuenta aquellas cotizaciones de neumáticos que hacen los proveedores.

(...)

De lo anterior, cabe señalar que las unidades de referencia a utilizar para la determinación del precio por litro del líquido de frenos, por kilogramo de la grasa y del neumático en las cotizaciones de la encuesta respectiva, se indican en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-, en el Por Tanto I, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, en el cuadro 5 del punto de “presentaciones y especificaciones de los insumos”, donde las unidades de medida para estos corresponden a:

- Líquido de frenos: Caja de 12 pintas.
- Grasa: Cubetas de 50 kilos.
- Neumático: Para el tamaño de llanta indicado.

Al respecto, mediante el oficio 553-IT-2013 (folio 51), la IT remitió a diferentes proveedores una solicitud de cotización con las unidades de referencia indicadas anteriormente, como parte del proceso de ejecución de la encuesta para la determinación de la mediana de los precios de la canasta de insumos, al mes de junio de 2013. Nótese que de la misma manera se solicitó, para la encuesta correspondiente al mes de diciembre de 2012, según consta en el oficio 116-IT-2012 del 4 de diciembre de 2012 (folio 73, ET-004-2013).

Por otra parte, en respuesta a las oposiciones, la IT en el Considerando II de la resolución recurrida -140-RIT-2013-, indicó:

(...)

“Que para efectos de la conversión de la pinta a su equivalente a litros se utilizó como referencia una conversión de 355 ml por pinta, salvo que la factura detallara claramente otra unidad de medida, como por ejemplo mililitros u onzas. Además es importante que en aras de mantener una comparabilidad de precios entre la fijación actual y la fijación intermedia anterior, se aplicó la misma fórmula de conversión, hechos que son verificables en la hoja de cálculo base de la encuesta de insumos para líquido de frenos (folio 25)”.

(...)

“Que para efectos de la conversión de las cotizaciones remitidas para la grasa multiuso se utilizó la conversión de cubeta en su equivalente de 50 kilos, tal como se indica en la resolución RJD-120-2012. Para las demás cotizaciones se empleó la conversión equivalente en kilogramos o libras de acuerdo con la información suministrada por el proveedor para cada tipo de presentación. Cabe señalar que en todos los casos se mantuvo la consistencia en el proceso para hacer que los precios "de los insumos fueran comparables entre la fijación tarifaria actual y la fijación tarifaria anterior”.

(...)

“Que los precios de los neumáticos de la cotizaciones remitidas para la presente fijación son comparables con los precios utilizados en la última fijación inmediata anterior, si se observan las cotizaciones objetadas se nota que los precios de los insumos, es llanta, recauche y neumático se refieren al mismo tipo de llanta”. (Folios 1571 y 1572).

En razón de lo indicado en los párrafos anteriores, la IT realizó la solicitud de cotización de la canasta de insumos a los proveedores, en apego a lo indicado en la resolución RJD-120-2012 - modelo de ajuste extraordinario vigente-. Sin embargo, en varias de las facturas proforma suministradas (folios 153 al 290), los establecimientos de venta cotizaron distintas unidades de medida, debido a las diferentes presentaciones de líquido de frenos que se venden en el mercado, al igual que para la grasa multiuso. En cuanto al neumático, la IT indicó que para efectos de la resolución recurrida, se incorporaron las cotizaciones que los proveedores proporcionaron en referencia a la solicitud remitida.

En virtud de las respuestas de los proveedores, a las solicitudes realizadas por la IT para determinar el precio de los insumos de mantenimiento y del análisis técnico realizado por dicha dependencia, a partir de la información proporcionada, cuyo resultado motivó lo dispuesto en la resolución recurrida, es que este órgano asesor considera que lo actuado no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

e. En cuanto al argumento f, sobre la incorporación de las marcas de las llantas, para el cálculo de la mediana en la definición de los costos.

En cuanto al argumento indicado en la referencia, la Junta Directiva mediante la resolución RJD-143-2014, la cual resolvió el recurso de apelación de Autotransportes Desamparados S.A, contra la resolución 140-RIT-2013, indicó:

(...)

“En cuanto al argumento indicado en la referencia, la IT mediante la resolución 044-RIT-2014 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria – indicó:

“En el caso particular de las llantas, el INEC recomendó excluir algunas cotizaciones por considerar que no son comparables con los precios anteriores, no así en los casos a que se refiere cuyos precios se mantienen como parte de la encuesta.”

(...)

Asimismo, en el Por Tanto I de la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte de personas, modalidad autobús-, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

“Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5, pudiendo variar la marca y el local de venta

(...)

De igual forma, como se indicó previamente en este dictamen, en el apartado IV.a., en concordancia con el modelo vigente, la determinación del precio, no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni con el local de venta.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

g. En la cotización de Aros y Llantas Mundiales, no queda claro si el precio unitario de los mismos incluye o no, el impuesto de ventas.

Al respecto, la IT mediante la resolución 085-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria - en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de las cotizaciones del insumo llantas: La cotización de Aros y Llantas Mundiales (folio 216), sí incluye el impuesto de ventas, ya que en la factura se indica que cada insumo tiene el impuesto de ventas incluido, el cual se utiliza correctamente para el cálculo de la mediana. De acuerdo a la metodología vigente se deben de tomar en cuenta las cotizaciones de precios de llantas nuevas con la especificación 295/80R22.5, en este caso los precios cotizados por Aros y Llantas Mundiales cumplen

con lo establecido en la metodología por lo que son tomadas en cuenta para el cálculo de la mediana. (Folio 2389).

(...)

Bajo esta línea de análisis, en el Por Tanto I de la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte de personas, modalidad autobús-, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

Los precios deben considerar los impuestos aplicables y cualquier descuento comercial normal que otorgue el proveedor”

(...)

Ante esta situación, este órgano asesor consideró conveniente analizar la información contenida en la factura proforma 8862505 de Aros y Llantas Mundiales (folio 216), para determinar si el documento mencionado contiene información referente al impuesto de ventas.

A continuación, se presenta un extracto de la información contenida en la cotización de Aros y Llantas Mundiales:

Cantidad	Código	Descripción	Precio IVI	Subtotal
1	AE2958022TLHN	AEULUS 295-80-22.5 HN 257 18 CAPAS TACO LISO	184.000,00 IVI	184.000,00
1	AE2958022T355	AEULUS 295-80-22.5 HN TACO 355 18 CAPAS	189.000,00 IVI	189.000,00
1	AE29580225TTH	AEULUS 295-80-22.5 HN TACO HN353	190.000,00 IVI	190.000,00
			0,00	563.000,00
		Descuento		0
		I.V.I		64.769,91
		TOTAL I.V.I		563.000,00

Fuente: Folio 216, expediente ET-080-2013

Según el detalle anterior, la cotización suministrada por el proveedor indicó que para cada insumo, el precio contiene el impuesto de ventas respectivo.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

- h. Sobre el hecho de que no se le otorgó tarifa a la ruta 82, San José- Colonia Kennedy, por motivo de la metodología empleada para determinar los insumos, la cual es contraria al artículo 16 de la LGAP.**

Al respecto, la recurrente señaló:

« A mi representada no se la [sic] ha otorgado aumento de tarifa en la aplicación del modelo de ajuste automático, procedimiento desarrollado en el expediente indicado ET-080-2013. Estima mi representada que la metodología empleada por la ARESEP para determinar el valor de los insumos en este procedimiento, no se ajusta al mandato del numeral 16 de la Ley General de Administración Pública. (...) » (Folio 1283)

En relación con lo anterior, el artículo 16 de la LGAP establece:

“ (...)

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

(...).”

En cuanto a que la metodología empleada por la Aresep, para determinar el valor de los insumos a la hora de aplicar el modelo no se ajusta a los principios elementales de justicia, lógica o conveniencia, según lo expuesto, se ha demostrado todo lo contrario, no se desprende del estudio de los autos, que se haya separado la resolución 140-RIT-2013 de lo estipulado en la resolución RJD-120-2012, la cual con relación al tema de los insumos establece:

(...)

Presentaciones y especificaciones de Insumos

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

Cuadro 5. Canasta de insumos, presentaciones de referencia y especificación técnica de insumos

Insumos de mantenimiento	Unidad de referencia para encuesta	Especificación
Aceite motor	Estañones de 55 galones	15W 40 o su similar
Aceite para caja de	Estañones de 55 galones	80W 90 o su similar

<i>cambios</i>		
<i>Aceite para diferencial</i>	<i>Estaciones de 55 galones</i>	<i>85W 140 o su similar</i>
<i>Líquido para frenos</i>	<i>Caja de 12 pintas</i>	<i>DOT-3-4 o su similar</i>
<i>Grasa</i>	<i>Cubetas de 50 kilos</i>	<i>Corriente multipropósito</i>
<i>Llanta nuevas</i>	<i>1 unidad</i>	<i>295/80R22.5</i>
<i>Reencauches</i>	<i>1 unidad</i>	<i>295/80R22.5</i>
<i>Neumáticos</i>	<i>1 unidad</i>	<i>Para el tamaño de llanta indicado</i>

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

Cotización

Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5, 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.

(...) (OT-109-2012).

En cuanto a este punto, la resolución recurrida se ajusta lo estipulado en el modelo tarifario establecido en la resolución RJD-120-2012, del 5 de noviembre de 2012.

Aunado a lo anterior, tome nota la recurrente que el motivo por el cual se excluyó a la ruta N°82, San José- Colonia Kennedy, de la fijación tarifaria correspondiente al segundo semestre del 2013, fue porque dicha ruta no estaba incluida en el « (...) listado de todas las rutas autorizadas por el Consejo de Transporte Público en el país, bajos las figuras de concesión y permiso.» (folio 381), enviado por el CTP a la Aresep a solicitud de ésta, (folios 381 al 423) el cual, constituyó en la herramienta utilizada por la Autoridad Reguladora, en ese momento, para determinar los prestadores que contaban con título habilitante vigente o no, lo que según el modelo de la resolución RJD-120-2012, constituye en requisito a fin de ser considerados en el ajuste tarifario respectivo.

En virtud de lo anterior, no resultaba procedente, incluir a la ruta 82 en el ajuste extraordinario realizado en la resolución recurrida.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

i. Argumento sobre la gestión de nulidad concomitante.

La recurrente no especifica en su escrito, los motivos por los cuales se debe anular la resolución 140-RIT-2013, de hecho, hace mención a la nulidad únicamente en el momento de escribir el encabezado de su recurso, no obstante lo anterior y en respeto a los principios de informalismo de las peticiones y de derecho de defensa, este órgano asesor, procede a analizar la nulidad mencionada a folio 1283.

En cuanto a la supuesta nulidad mencionada, conviene recordar, que las razones para anular los actos administrativos, residen en los artículos 158 al 179 y 223 de la LGAP, y que son: la falta o imperfección (vicio) de algún elemento del acto o que el acto impugnado sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, entendida como sustancial, la formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final adoptada en aspectos importantes, o bien, cuya omisión causare indefensión al administrado, lo cual no se considera que haya ocurrido en la especie fáctica del caso sub exámine.

En cuanto a la validez de la resolución impugnada, se le debe comunicar la recurrente, que de conformidad con el artículo 158 de la LGAP, la resolución contiene todos los elementos para su validez. Lo anterior se verifica con el cumplimiento y presencia íntegra, de todos los elementos que lo constituyen, tanto formales como sustanciales.

Estos elementos a los que hacemos referencia, tanto la doctrina nacional como la misma LGAP, los distingue entre formales y sustanciales. Entre los elementos formales, se encuentran el sujeto, el procedimiento y la forma; y entre los sustanciales o materiales resaltan el motivo, contenido y el fin.

De tal suerte que el contenido del acto constituye el efecto jurídico, el cambio que introduce en el mundo jurídico, es por así decirlo; la parte dispositiva del acto.

Por su parte, el motivo como elemento sustancial del acto administrativo, es el presupuesto jurídico, el hecho condicionante que da génesis al acto administrativo.

Así las cosas, con fundamento en lo analizado en el presente criterio, al no presentarse vicio alguno en los elementos del acto administrativo, que implique su nulidad y en lo que se refiere a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan omisiones o defectos que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso, de conformidad con el artículo 223 de la LGAP.

En cuanto a la gestión de nulidad concomitante interpuesta por Metrocoop, no lleva razón la recurrente en su argumento, ya que la resolución que impugna, no es un acto nulo, porque contiene todos los elementos del acto (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), exigidos por la LGAP, ya que:

- *Fue dictado por el órgano competente, es decir, por la Intendencia de Transporte (artículos 129 y 180, sujeto).*

- Fue emitido por escrito como corresponde (artículos 134 y 136, forma).
- De previo a su dictado, se realizaron los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley (artículo 129, procedimiento).
- Contiene un motivo legítimo y existente (artículo 133, motivo).
- Estableció en su parte considerativa las razones que sustentaron la decisión del órgano competente (artículos 131, fin y 132, contenido).

Así las cosas, no deviene en nula la resolución impugnada, pues contiene todos los elementos del acto exigidos por la LGAP, para su validez (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), y en lo referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.

V. CONCLUSIONES

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

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación interpuesto por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013 resulta admisible, puesto que fue presentado en tiempo y forma.*
- 2. Desde el punto de vista formal, la gestión de nulidad concomitante interpuesta por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013 resulta admisible, puesto que fue presentada en tiempo y forma.*
- 3. En concordancia con el modelo vigente –RJD-120-2012-, para la realización de la encuesta de insumos, la determinación del precio no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni con el local de venta.*
- 4. El “Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses”, fue emitido el 24 de julio de 2013 (oficio 772-IT-2013), a pesar de que según el modelo tarifario debió concluirse en el mes de junio. Sin embargo, esto no incidió en los resultados de la encuesta.*
- 5. La IT ejecutó la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento y realizó las estimaciones y cálculos requeridos, considerando las recomendaciones emitidas por el INEC, lo cual no contraría lo establecido en el modelo tarifario (RJD-120-2012), ni lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP.*
- 6. Los impuestos correspondientes a cada valor de los insumos de la factura proforma del Servicentro La Palma, fueron incluidos, tal como lo indica la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte de personas, modalidad autobús-.*

7. *Los precios incluidos en la encuesta de insumos de mantenimiento del mes de junio de 2013, a partir de la información de la cotización suministrada por Colonotex S.A., y de las recomendaciones dadas por el INEC, incluyeron los descuentos e impuestos, en concordancia con lo establecido en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús-.*
8. *En virtud de las respuestas de los proveedores a las solicitudes realizadas por la IT para determinar el precio de los insumos de mantenimiento y del análisis técnico realizado por la IT, lo actuado no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP.*
9. *Los precios de la cotización suministrada por la empresa Aros y Llantas Mundiales, incluyen el impuesto de ventas respectivo.*
10. *La ruta N° 82 San José-Colonia Kennedy, no fue considerada en la fijación tarifaria correspondiente al segundo semestre del 2013, en virtud de que dicha ruta no estaba incluida en el listado de todas las rutas autorizadas por el CTP.*
11. *La resolución impugnada contiene todos los elementos del acto exigidos por la LGAP, para su validez (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), y en referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.*

[...]"

- II. Que 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 el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013, **2.-** Declarar sin lugar, la gestión de nulidad concomitante interpuesta por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013, **3.-** Agotar la vía administrativa, **4.-** Notificar a las partes, la presente resolución, **5.-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III. Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1019-DGAJR-2015, de cita, acordó entre otras cosas, 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 el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013.
- II. Declarar sin lugar, la gestión de nulidad concomitante interpuesta por el Consorcio de Transportes Cooperativos METROCOOP R.L., contra la resolución 140-RIT-2013.
- III. Agotar la vía administrativa.
- IV. Notificar a las partes, la presente resolución.
- V. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ARTÍCULO 10. Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013. Expediente ET-080-2013.

La Junta Directiva conoce el oficio 1020-DGAJR-2015 del 15 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013.

Los señores *Eduardo Salgado Retana* y *Oscar Roig Bustamante* exponen los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1020-DGAJR-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 11-56-2015

1. Declarar sin lugar, el recurso de apelación interpuesto por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013.
2. Declarar sin lugar, la gestión de nulidad interpuesta por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013.
3. Agotar la vía administrativa.
4. Notificar a las partes, la presente resolución.

5. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
6. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 5 de noviembre de 2012, mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital N° 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), aprobó el «*Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús*» (Expediente OT-109-2012).
- II. Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Aresep, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta N° 227, del 23 de noviembre de 2012, corrigió errores materiales en la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012. (Expediente OT-109-2012).
- III. Que el 1 de julio de 2013, la Intendencia de Transporte (en adelante IT) mediante el memorando 718-IT-2013, inició el procedimiento para la aplicación del modelo de fijación extraordinario de tarifas de autobús, correspondiente al segundo semestre de 2013. (Folio 432).
- IV. Que el 12 de agosto de 2013, se realizó la convocatoria a audiencia pública, la cual se publicó en los diarios: La Nación, Diario Extra y en La Gaceta N° 154 el 13 de agosto de 2013. (Folios 480 al 482).
- V. Que el 17 de setiembre de 2013, mediante el oficio 2677-DGAU-2013 y el 25 de setiembre de 2013, mediante el oficio 2737-DGAU-2013, la Dirección General de Atención al Usuario, emitió el acta 93-2013, donde consta que se llevó a cabo la audiencia pública el 10 de setiembre de 2013, a fin de exponer la propuesta de la IT para el ajuste extraordinario de oficio, en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 829 al 842 y folio 850).
- VI. Que el 30 de setiembre de 2013, la Dirección General de Atención al Usuario mediante el oficio 2795-DGAU-2013, emitió el “Informe de Oposiciones y Coadyuvancias”. (Folios 856 al 861).
- VII. Que el 10 de octubre de 2013, la IT mediante la resolución 140-RIT-2013, resolvió el ajuste extraordinario de oficio para las rutas de transporte público del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. Dicha resolución fue publicada en La Gaceta N° 199 del 16 de octubre de 2013. (Folios 1557 al 1674 y 941 al 972).
- VIII. Que el 21 de octubre de 2013, la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, (en adelante Canatrans y Autobuseros de Heredia respectivamente), inconformes con lo resuelto, interpusieron en un mismo escrito, recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folios 1083 al 1108).
- IX. Que el 30 de junio de 2015, la IT mediante la resolución 086-RIT-2015, rechazó por el fondo el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad, interpuestos por Canatrans y Autobuseros de Heredia, contra la

resolución 140-RIT-2013 y emplazó a las partes a hacer valer sus derechos ante el órgano de alzada. (Folios del 2426 al 2442).

- X. Que el 7 de junio [sic] de 2015, la IT mediante el oficio 988-IT-2015, rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, respecto al recurso de apelación interpuesto por Canatrans y Autobuseros de Heredia. (Folios 2309 y 2310).
- XI. Que el 10 de julio de 2015, la Secretaría de Junta Directiva, mediante el memorando 528-SJD-2015, remitió para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación y la respuesta al emplazamiento dado por Canatrans y Autobuseros de Heredia contra la resolución 140-RIT-2013. (Folio 2580).
- XII. Que el 15 de octubre de 2015, mediante el oficio 1020-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió el criterio sobre el recurso de apelación en subsidio y la gestión de nulidad, interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013. (Correrá agregado a los autos).
- XIII. Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 1020-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA DEL RECURSO Y LA GESTIÓN DE NULIDAD

a. NATURALEZA

El recurso interpuesto contra la resolución 140-RIT-2013, es el ordinario de apelación, al que le resulta aplicable lo establecido en los artículos 342 al 352 de la LGAP.

Además, la recurrente interpuso gestión de nulidad, a la cual le resulta aplicable lo establecido en los artículos 158 al 179 de la LGAP.

b. TEMPORALIDAD DEL RECURSO Y DE LA GESTIÓN DE NULIDAD

La resolución impugnada fue publicada en La Gaceta N° 199 el 16 de octubre de 2013 (folios 941 al 972) y la impugnación fue planteada el 21 de octubre de 2013 (folios 1083 al 1108).

Conforme al artículo 346 inciso 1) de la LGAP, el recurso de apelación debe interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en

cuestión, plazo que vencía el 21 de octubre de 2013. Del análisis comparativo entre la fecha de publicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado por Ley, se concluye que la impugnación fue interpuesta dentro del plazo legal.

En lo que refiere a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que ésta fue presentada de manera conjunta con el recurso en análisis, el 21 de octubre de 2013 y considerando que la resolución 140-RIT-2013 fue publicada el 16 de octubre de 2013, de conformidad con lo que dispone el artículo 175 de la LGAP en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, debe concluirse que la gestión de nulidad se presentó en tiempo, puesto que el plazo vencía el 17 de octubre de 2014.

c. LEGITIMACIÓN

Canatrans y Autobuseros de Heredia, están legitimados para impugnar -en la forma en lo que ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 y 36 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

d. REPRESENTACIÓN

Según se indica en el recurso objeto del presente dictamen, éste fue interpuesto por la señora Maritza Hernández Castañeda, quien firmó como presidenta con facultades de apoderada Generalísima sin límite de suma de Canatrans, representación que se encuentra acreditada dentro del expediente al folio 1108 y por la señora Johanna Zárate Sánchez, quien firmó como presidenta con facultades de apoderada generalísima de Autobuseros de Heredia, representación que se encuentra acreditada dentro del expediente al folio 1107.

Dicho esto, se concluye que el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestos por Canatrans y por Autobuseros de Heredia, son admisibles en cuanto a la forma por lo que se procederá a su análisis por el fondo.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

A continuación, el análisis de los argumentos planteados por la recurrente:

a) Sobre los aspectos de aplicación de la encuesta

i) En las cotizaciones de la encuesta, no se respetó el criterio de que cada una debería cumplir con el requisito mínimo de contar la marca del producto.

Al respecto la resolución 086-RIT-2015 -que resolvió el recurso de revocatoria-, en el Considerando I, indicó

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a las cotizaciones

Acerca de lo que afirma la recurrente en cuanto a que en las cotizaciones de la encuesta se podía variar la marca y el local de venta, que los precios debían considerar los impuestos y cualquier descuento normal y que no se respeta el criterio de que cada una debería cumplir con el requisito mínimo de contar con la marca del producto, cabe indicar que la encuesta tiene por finalidad medir los precios de los insumos para mantenimiento de los autobuses, como parte del modelo de fijación tarifaria. En efecto, para que la comparación sea válida, los productos deben tener características técnicas similares. En este modelo se establece que se entenderá por productos similares aquellos con "(...) características físicas y propiedades químicas equivalentes (...)"; de manera que la comparabilidad debe realizarse entre productos similares, pero no es indispensable que, en todos los casos, se trate de los mismos proveedores o marcas, ya que la encuesta debe reflejar en el tiempo los cambios que se observen en el mercado. Eso precisamente es lo que realiza la Intendencia en cuanto a este punto.

El INEC, en el proceso de verificación que realiza, recomienda los precios que deben mantenerse o eliminarse para permitir la comparabilidad de la mediana de los precios, además el procedimiento metodológico correspondiente al "Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús", indica que:

"Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5, 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". (Folio 2387).

(...)

Con base en lo indicado en párrafos anteriores, cabe afirmar que el modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, indicó que el objetivo de la encuesta corresponde a la determinación de los precios de la canasta de insumos establecida en el punto 2.9 "Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento" de la resolución RJD-120-2012 -Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús-, a través de cotizaciones provistas por diferentes proveedores. Por otra parte, en la sección de presentaciones y especificaciones se indicó

que en la determinación del precio de los insumos puede variar la marca o local de venta.

Así, en concordancia con el modelo vigente, la determinación del precio no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni el local de venta.

Por lo anterior, no lleva razón la recurrente.

- ii) Nótese que el informe de la encuesta por mandato de la resolución, debe ser incluido en los meses de junio y diciembre. Sin embargo, dicho informe fue concluido por la Aresep y el INEC, hasta el 18 de julio de 2013, como se puede notar en los folios 23 y 24, del expediente.**

Al respecto, en el Por Tanto I, de la resolución RJD-120-2012, que estableció el “Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús” en el punto “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

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

(...)

En lo referente a la programación de las encuestas, la IT en el Considerando I de la resolución 086-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria-, manifestó:

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a la programación de las encuestas

Respecto a lo que afirma la recurrente en cuanto a que a pesar de que el informe de las encuestas deben estar concluidos en junio y diciembre de cada año, la Aresep concluye su informe hasta el 18 de julio de 2013, es necesario indicar que dicho informe es concluido en el mismo mes en que se realiza la encuesta y se remite al intendente mediante oficio 704-IT-2013/16850 del 28 de junio de 2013. Posteriormente el Intendente lo remite al INEC para su revisión y validación de los resultados, por lo que no lleva razón la recurrente en cuanto a este argumento. (Folios 2434 al 2435).

(...)

En relación con lo anterior, el Considerando II.A.1 de la resolución 140-RIT-2013 – recurrida-, sobre la participación del INEC, indicó:

(...)

“1. En cumplimiento con lo establecido en el inciso d) del artículo 6 de la ley 7593 y sus reformas, respecto a la obligación de la ARESEP de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos, se consideró conveniente la participación del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el presente estudio tarifario de oficio a nivel nacional, en aplicación de la metodología extraordinaria de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual se enmarca dentro de la Contratación Directa 2013CD-00235-ARESEP suscrita entre la ARESEP y esa institución, con el fin de que el INEC revisara y avalara los cálculos realizados por la Intendencia de Transporte para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento de la metodología extraordinaria. Es importante señalar que dentro de los alcances de la contratación se estableció que el INEC recomendaría los ajustes que debería realizar la Intendencia de Transporte, a fin de mantener la comparabilidad de los precios de los insumos entre la fijación actual y la fijación inmediata anterior, tal como lo señala la metodología aprobada por medio de la resolución RJD-120-2012.

En apego a lo señalado, la Intendencia de Transporte valoró las observaciones emitidas por el INEC y realizó los cambios pertinentes de conformidad con lo recomendado y la información adicional recabada.” (Folio 946).

(...)

Por otra parte, el informe ASIDE-0412-2013 del INEC del 18 de julio de 2013, dirigido a la IT, al cual se refiere la recurrente en su argumento, corresponde al análisis y recomendaciones derivadas de la revisión final de los precios de la encuesta realizada, las cuales se incluyeron en el informe de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento, oficio 772-IT-2013 del 24 de julio de 2013, el cual a su vez, se constituye en el Anexo 1 del “Informe preliminar de estudio tarifario de oficio modalidad transporte remunerado de personas por autobús a nivel nacional”, (oficio 790-IT-2013 del 30 de julio de 2013), a partir del cual se solicitó la apertura del expediente y la convocatoria a audiencia pública, tal como consta en el oficio 789-IT-2013 (folios del 01 al 02).

Así las cosas, considera este órgano asesor que lleva razón la recurrente en cuanto a este punto, ya que el “Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses”, fue emitido el 24 de julio de 2013 (oficio 772-IT-2013) -folios 11 al 25-. A pesar de lo anterior, en razón de que la fecha de emisión del informe de la encuesta no incidió en sus resultados y que las recurrentes se limitaron a señalar,

que el informe de la encuesta no fue emitido en el momento que establece el modelo, sin proporcionar elementos adicionales que pudieran ser valorados, este órgano asesor no encuentra razones para modificar el acto recurrido.

iii) Con respecto a la participación del INEC, la IT se limita únicamente a tomar recomendaciones de una manera discrecional para apoyar sus decisiones, sin que, prevalezca un criterio uniforme, coherente y a derecho. Además de lo anterior, según los oficios visibles en el expediente, el INEC no habría revisado las cotizaciones realizadas por los proveedores, si ese hubiera sido el caso, habría eliminado del cálculo de la mediana todas aquellas cotizaciones en las cuales se presentan dudas y no cuentan con las formalidades mínimas.

En atención al argumento anterior, la IT procedió a dar respuesta mediante la resolución 086-RIT-2015 – resolución que resolvió el recurso de revocatoria- en la cual indicó lo siguiente:

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a la documentación

Es necesario aclarar cada uno de los puntos tomados en cuenta en este argumento, por lo que la Intendencia expone lo siguiente:

Acerca de las recomendaciones del INEC: La Intendencia acepta las recomendaciones técnicas puntuales que el INEC realiza, por esa razón se realiza la contratación con ésta institución.

Acerca de la revisión de las cotizaciones por parte del INEC: Todas las cotizaciones tienen las formalidades mínimas que le dan validez administrativa para utilizar el dato que se obtiene, lo cual se incluye en la información suministrada al INEC para revisión. En el proceso de verificación que realiza el INEC, dicha institución recomienda los precios que se deben mantener o eliminar para permitir la comparabilidad de la mediana de los precios. (Folio 2435).

(...)

Al respecto, se debe considerar que el INEC, mediante el oficio ASIDE-0412-2013 del 18 de julio de 2013, emitió recomendaciones sobre los precios de los insumos, como resultado de la aplicación de la encuesta en el mes de junio de 2013. (Folios 23 al 25).

En concordancia con lo anterior, la IT emitió el oficio 772-IT-2013 del 24 de julio de 2013 (folios 12 al 22), el cual corresponde al «Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses», en donde se

incluyeron las recomendaciones dadas por el INEC en el informe supra citado. Las razones de la participación del INEC en el proceso de realización de la encuesta, se indicaron en el Considerando II de la resolución 140-RIT-2013 -recurrida-, de la siguiente manera:

(...)

1. En cumplimiento con lo establecido en el inciso d) del artículo 6 de la ley 7593 y sus reformas, respecto a la obligación de la ARESEP de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos, se consideró conveniente la participación del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el presente estudio tarifario de oficio a nivel nacional, en aplicación de la metodología extraordinaria de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual se enmarca dentro de la Contratación Directa 2013CD-00235-ARESEP suscrita entre la ARESEP y esa institución, con el fin de que el INEC revisara y avalara los cálculos realizados por la Intendencia de Transporte para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento de la metodología extraordinaria. Es importante señalar que dentro de los alcances de la contratación se estableció que el INEC recomendaría los ajustes que debería realizar la Intendencia de Transporte, a fin de mantener una comparabilidad de los precios de los insumos entre la fijación actual y la fijación inmediata anterior, tal como lo señala la metodología aprobada por medio de la resolución RJD-120-2012.

En apego a lo señalado, la Intendencia de Transporte valoró las observaciones emitidas por el INEC y realizó los cambios pertinentes de conformidad con lo recomendado y la información adicional recabada. (Folio 946).

(...)

Sobre este particular, considérese lo dispuesto en el Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente- que dispone lo siguiente:

(...)

“El desarrollo de este estudio estará bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística, quien 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.”

(...)

“Las encuestas serán responsabilidad de DITRA. La ARESEP podrá realizar estas encuestas con su propio equipo técnico, o contratarlas externamente a una entidad competente para ese fin.” (Expediente OT-109-2012)

(...)

En conclusión, la IT ejecutó la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento, en la cual, realizó las estimaciones y cálculos requeridos, considerando las recomendaciones emitidas por el INEC, lo cual no contraría lo establecido en el modelo tarifario (RJD-120-2012), ni lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Con fundamento en lo anterior, no llevan razón las recurrentes en este argumento.

b. Sobre la cotización de Servicentro La Palma: al valor de los precios individuales se le debe sumar el impuesto de ventas.

Al respecto, la IT mediante la resolución 086-RIT-2015 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria -, en el Considerando I, indicó

(...)

Acerca de la cotización de Servicentro La Palma S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de Servicentro La Palma (folio 157) claramente se observa que el precio utilizado en el cálculo de la mediana de los insumos considera ya el impuesto de ventas. Si se suman los precios consignados en la factura para cada tipo de insumo, el dato resultante es de ¢2.154.140, monto que corresponde al total de la factura lo que evidencia que los precios ya incluyen el impuesto de ventas. En razón de lo anterior, no es necesario solicitar aclaración sobre la factura proforma, dado que la información aritmética es correcta. . (Folio 2435).

(...)

Esta asesoría, realizó un análisis utilizando los datos contenidos en la factura proforma proporcionada por Servicentro La Palma, con el objetivo de verificar si existe algún tipo de inconsistencia en el tratamiento del impuesto de ventas, respectivo. Para efectos de realizar el cotejo necesario, se verificaron las líneas correspondientes a aceite de motor y aceite para diferencial, insumos que se encuentran contenidos en la referencia brindada en el cuadro 5 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-. (Expediente OT-109-2012).

El detalle del análisis realizado, se presenta a continuación:

Primeramente, se transcriben los valores de los insumos contenidos en la factura proforma de Servicentro La Palma:

<i>Cantidad</i>	<i>Descripción</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Valor</i>
55	Aceite Motor 15W40	10.100,00	¢555.500,00

<i>Galón Enersol</i>			
55	<i>Aceite Transmisión Galón</i>	14.400,00	C\$792.000,00
55	<i>Aceite Diferencial Galón</i>	14.400,00	C\$792.000,00
12	<i>Líquido de frenos GIMA Pinta</i>	1.220,00	C\$14.640,00
Total			C\$2.154.140,00

Fuente: Folio 157

De igual manera, se adjunta el detalle de los totales e impuesto de ventas contenidos en el documento de cotización, indicado en el párrafo anterior:

<i>Detalle</i>	<i>Monto</i>
<i>Sub total</i>	1.906.318,58
<i>Impuesto de ventas</i>	247.821,42
Total	C\$2.154.140,00

Posteriormente, con el objetivo de determinar si se presentan diferencias entre la sumatoria de los valores unitarios de los insumos y el valor total de la factura, considerando el impuesto de ventas, se presenta el siguiente detalle de comparación:

<i>Descripción</i>	<i>Monto</i>
A= Σ Valor de los insumos contenidos en la factura Proforma	C\$2.154.140,00
B= Valor de saldo de la factura con impuesto de ventas incluido	C\$2.154.140,00
<i>Diferencia (A-B)</i>	C\$0,00

Fuente: Folio 157

Del análisis anterior, se desprende que los impuestos correspondientes a cada valor de los insumos de la factura proforma de Servicentro La Palma, fueron incluidos, tal como lo indica el Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-.

Por lo anterior, no llevan razón las recurrentes, en cuanto a este argumento.

- c) **El modelo de ajuste extraordinario es claro y no deja dudas en el sentido de que los precios de los aceites son por estañón de 55 galones (208,21 litros) y el tipo de aceite es 15W40. Por lo tanto, en la cotización de aceites de la empresa Re-Re S.A., se debe tomar en cuenta el ítem del precio de estañón marca Abro 15W40, con precio de C\$ 332.008,00, lo que resulta en C\$ 1.594,58 por litro. Esto por cuanto, los 3 ítems adicionales cotizados corresponden al mismo aceite en otras presentaciones cuyos contenidos son: pichinga de 5 galones, galón y cuarto de aceite, lo cual contradice lo definido en el modelo mismo.**

Al respecto, mediante el oficio ASIDE-0412-2013 del 18 de julio de 2013, el INEC emitió recomendaciones sobre los precios de los insumos, y señaló:

(...)

“Propuesta Excluir: en esta hoja se señalan los precios de algunos insumos que se cotizaron en el mes de junio del 2013 pero se recomienda excluir del análisis para el cálculo de la mediana, ya que una vez realizada la verificación respectiva, se pudo determinar que estos precios no son comprables con los que se obtuvieron en diciembre de 2012; principalmente porque tienen marcas o unidades de medida diferentes. Además, se excluyen algunos precios que se considera que presentan variaciones de precios muy altas (positivas y negativas) y se pueden considerar como valores extremos, que pueden estar afectadas por el precio o especificaciones en diciembre 2012.” (Folio 23).

(...)

Sobre el argumento presentado por las recurrentes, cabe indicar que la IT mediante la resolución 086-RIT-2015 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria – en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de la cotización de Re-Re S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de Re-Re S.A., se debe indicar que se toman en cuenta los insumos que son comparables con la encuesta de diciembre 2012 por lo que el aceite Abro 15W40 indicado por el recurrente no es cotizado para esa ocasión, lo cual lo descarta para el cálculo de la mediana de junio 2013. Cabe señalar que el “cuadro 5. Canasta de Insumos” establecido en la metodología, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por litro de acuerdo al insumo. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por litro, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual con el fin de garantizar la trazabilidad.

Ahora bien, con respecto al impuesto de ventas ya en el expediente ET-004-2013, folio 491, se corrobora que los precios registrados en la cotización de Importaciones RE RE S.A. no contengan el impuesto de ventas por lo que se incluyen para el cálculo de la mediana. (Folio 2435).

(...)

Sobre este particular, considérese lo dispuesto en el Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-, que indica:

(...)

“El desarrollo de este estudio estará bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística, quien 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.”

(...)

De lo anterior se desprende, que la exclusión de la presentación del insumo indicado por las recurrentes, de la encuesta de la canasta de insumos, se fundamentó en el análisis técnico realizado por la IT a partir de las recomendaciones del INEC, lo que no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Por lo anterior, no llevan razón las recurrentes, en cuanto a este argumento.

d) Sobre la cotización de aceites de la empresa Colonotex: La Intendencia aduce que como el precio utilizado en la encuesta de Diciembre de 2012 era confiriendo descuentos por pago de contado y por compras múltiples lo cual es una promoción y no la pueden recibir todos los autobuseros por disponibilidad de flujo de caja.

Sobre este argumento, la IT mediante la resolución 086-RIT-2015 – resolución que resolvió el recurso de revocatoria –en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de la cotización de Colonotex S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de la empresa Colonotex S. A. (Folio 240), se debe indicar que ese es el documento que envía la empresa, mediante correo electrónico del señor Joel Salgado recibido el Lunes 10 de junio de 2013 a las 11:20 horas según consta en folio 239. Dicho documento no contiene ninguna observación con respecto a descuentos por volumen como la que indica el recurrente en el folio 1068. Por esa razón no se entra a analizar el argumento planteado por cuanto se trata de un documento aportado por la empresa cotizante con posterioridad al análisis de la información que se considera para la determinación de la variación en el valor de los insumos. Incluso para la fecha de presentación del documento por parte de la empresa cotizante ya se había enviado a publicar la fecha de realización de la audiencia con base en la cual se informa a los interesados de los ajustes propuestos en las tarifas vigentes a esa fecha.

También es importante señalar que en el caso de la empresa Colonotex S.A., el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013 recomienda la modificación de precios ya que en la verificación se determina que no corresponden al mismo tipo de precio que se obtiene en diciembre 2012. (Folios 2435 al 2436).

(...)

Con el objetivo de realizar un análisis sobre los argumentos presentados por las recurrentes, en relación con la cotización suministrada por Colonotex S.A. (folio 240), se extrae de la información contenida en dicho documento, lo siguiente:

Detalle Cotización Colonotex S.A	
Nombre	Precio
URSA PREMIUM TDX PLUS 15W40 ESTAÑ	565.424,75
URSA SUPER PLUS TD 15W40 ESTAÑON	520.788,59
MULTIGEAR LUB EP 85W90 ESTAÑON	481.059,76
MULTIGEAR LUB EP 85W140 ESTAÑON	550.524,63
WAGNER LIQ.FRENOS 8.45 OZ DOT3	980,03
HOVALINE BRAKE FLUID 12 ONZ (12 UNIDADES)	26.076,00
GRASA MARFAK MULTIPURPOSE 120 LBS	219.559,95
sub total	€2.364.413,71
Subtotal	2.364.413,71
Descuento	354.515,04
Impuesto	261.286,83
Transporte	0,00
Total documento	€2.271.185,49

En el detalle anterior, puede observarse que se incluyen los precios sin impuestos y sin descuentos para cada tipo de insumo en las presentaciones indicadas. Posteriormente, se señala el descuento otorgado por el proveedor, así como el monto correspondiente al impuesto de ventas, el cual corresponde a un 13%, tal como lo establece la Ley de Impuesto General sobre Ventas N° 6826.

La información de cada uno de los insumos de la cotización de Colonotex, fue incluida por la IT en la base original de cotizaciones de la encuesta de insumos de mantenimiento correspondiente al mes de junio de 2013, según consta en archivo digital (folio 25). Para ilustrar el detalle de la información incluida con la determinación del precio por litro, tal como se solicita en el modelo de fijación extraordinaria, en lo concerniente a la canasta de insumos, se muestra a continuación:

Estimación precio base original

Nombre	Cantidad	Unidad	Precio (Sin descuento)	Precio + impuesto	Precio x Litro
URSA	55	Galones	565.424,75	638.929,97	3.068,86
URSA	55	Galones	520.788,59	588.491,11	2.826,60
MULTIGEAR	55	Galones	481.059,76	543.597,53	2.610,97
MULTIGEAR	55	Galones	550.524,63	622.092,83	2.987,99
WAGNER	249	ML	980,03	1.107,43	4.442,62

HAVOLINE	4248	ML	26.076,00	29.465,88	6.936,41
MARFAK	120	LB	219.559,95	248.102,74	4.558,13
Totales			€2.364.413,71	€2.671.787,49	

Fuente: Folio 25 expediente ET-080-2013.

Según lo anterior, puede observarse que las estimaciones del precio por litro fueron realizadas contemplando que los precios de los insumos no cuentan con el descuento otorgado por el proveedor. Además se incluyó el impuesto de ventas correspondiente.

También la información de los precios de cada una de las cotizaciones, fue remitida mediante el oficio 729-IT-2013, al INEC para su revisión y posterior aval, de acuerdo con la contratación directa 2013CD-000235-ARESEP. El INEC mediante el oficio UIP-026-2013 indicó, que varios precios debían ser verificados por medio de consulta a las facturas proformas originales, a los proveedores u algún otro medio que permita determinar si los cambios observados en los precios eran los correctos y debían utilizarse en los cálculos respectivos.

Así mismo, la verificación de precios realizada por la IT a solicitud del INEC, fue remitida mediante el oficio 745-IT-2013, a partir del cual, dicha Institución procedió a generar las recomendaciones sobre la eliminación, exclusión y modificación de precios. Para efectos del análisis de la cotización de Colonotex S.A., el INEC recomendó modificar los precios, ya que en la verificación se determinó que no correspondían al mismo tipo de precios, que se obtuvo en diciembre de 2012.

A continuación, se presenta un detalle de los precios sugeridos en su momento por el INEC:

Estimación precio Modificado por recomendación del INEC

Nombre	Cantidad	Unidad	Precio (con descuento)	Precio (con descuento) + impuesto	Precio x Litro	Propuesta modificar precio INEC
URSA	55	Galones	480.611,04	543.090,47	3.068,86	543.090,43
URSA	55	Galones	442.670,30	500.217,44	2.826,60	500.217,44
MULTIGEAR	55	Galones	408.900,80	462.057,90	2.610,97	462.057,90
MULTIGEAR	55	Galones	467.945,94	528.778,91	2.987,99	528.778,87
WAGNER	249	ML	980,03	1.107,43	4.442,62	
HAVOLINE	4248	ML	22.164,60	25.046,00	6.936,41	25.046,00
MARFAK	120	LB	186.625,96	210.887,33	4.558,13	210.887,27
Totales			€2.009.898,66	€2.271.185,48		

Fuente: Folio 25 expediente ET-080-2013.

Con respecto al detalle anterior, en el cual se muestra el tratamiento de los precios de la cotización de Colonotex S.A. y el precio recomendado por el INEC, se debe indicar que el mismo

consideró el descuento otorgado por el proveedor y a su vez, los impuestos de venta correspondientes.

En referencia al análisis realizado por el INEC y la IT, es importante señalar lo indicado en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-, en el Por Tanto I, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, sección “Cotización”:

(...)

“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.” El resaltado y subrayado no es del original.

(...)

De lo anterior, se puede concluir que los precios incluidos en la encuesta de insumos de mantenimiento del mes de junio de 2013, a partir de la información de la cotización suministrada por Colonotex S.A., y de las recomendaciones dadas por el INEC, incluyeron los descuentos e impuestos en concordancia con lo establecido en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-.

Por lo anterior, no llevan razón las recurrentes, sobre este argumento.

e) En cuanto a los argumentos e, f y j, sobre las unidades de referencia empleadas para determinar los precios del líquido de frenos, la grasa multiuso y el neumático, en la encuesta de insumos de mantenimiento.

Al respecto, la IT mediante la resolución 086-RIT-2015 – resolución que resolvió el recurso de revocatoria - en el Considerando I, sobre los argumentos de las unidades de referencia, de los insumos correspondientes a líquido de frenos, grasa y neumático, señaló a folio 2436 lo siguiente:

(...)

-Acerca de la conversión de pintas a litros del líquido de frenos: En cuanto a este argumento, respecto a las cotizaciones relacionadas con la conversión a pintas el “cuadro 5. Canasta de Insumos” establecido en la metodología, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por litro. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por litro, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual con el fin de garantizar la trazabilidad, donde ya se ha

corroborado las cantidades en la encuesta de diciembre 2012 y en los casos señalados por el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013.

Respecto al caso de FERCU S.A. (folio 1155) aportado como prueba por el recurrente, se presenta una discrepancia con respecto a la factura proforma que aporta la empresa al momento de realizar la encuesta, donde se cotiza el precio del líquido de frenos en presentaciones de 12 litros (Folio 206), dato que se utiliza para los cálculos, de manera que no hay ninguna actuación contraria a la técnica o al derecho por parte de esta Intendencia.

Acerca de la cubeta de grasa de 50 kilos: En cuanto los argumentos del recurrente respecto a las cotizaciones relacionadas con la conversión a cubeta el “cuadro 5. Canasta de Insumos” que establece la metodología vigente, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por kilo. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por kilo, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual, con el fin de garantizar la comparabilidad y trazabilidad, además que se corroboran los datos ya en la encuesta de diciembre 2012 y en los casos señalados por el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013.

(...)

Acerca de las cotizaciones del insumo neumáticos: En lo referente a los neumáticos, la metodología solo hace referencia a “neumático para el tamaño de llanta indicado”, por lo que se toman en cuenta aquellas cotizaciones de neumáticos que hacen los proveedores.

(...)

De lo anterior, cabe señalar que las unidades de referencia a utilizar para la determinación del precio por litro del líquido de frenos, por kilogramo de la grasa y del neumático en las cotizaciones de la encuesta respectiva, se indican en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-, en el Por Tanto I, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, en el cuadro 5 del punto de “presentaciones y especificaciones de los insumos”, donde las unidades de medida para estos corresponden a:

- Líquido de frenos: Caja de 12 pintas.
- Grasa: Cubetas de 50 kilos.
- Neumático: Para el tamaño de llanta indicado.

Al respecto, mediante el oficio 553-IT-2013 (folio 51), la IT remitió a diferentes proveedores una solicitud de cotización con las unidades de referencia indicadas anteriormente, como parte del

proceso de ejecución de la encuesta para la determinación de la mediana de los precios de la canasta de insumos, al mes de junio de 2013. Nótese que de la misma manera se solicitó, para la encuesta correspondiente al mes de diciembre de 2012, según consta en el oficio 116-IT-2012 del 4 de diciembre de 2012 (folio 73, ET-004-2013).

Por otra parte, en respuesta a las oposiciones, la IT en el Considerando II de la resolución recurrida -140-RIT-2013-, indicó:

(...)

“Que para efectos de la conversión de la pinta a su equivalente a litros se utilizó como referencia una conversión de 355 ml por pinta, salvo que la factura detallara claramente otra unidad de medida, como por ejemplo mililitros u onzas. Además es importante que en aras de mantener una comparabilidad de precios entre la fijación actual y la fijación intermedia anterior, se aplicó la misma fórmula de conversión, hechos que son verificables en la hoja de cálculo base de la encuesta de insumos para líquido de frenos (folio 25)”.

(...)

“Que para efectos de la conversión de las cotizaciones remitidas para la grasa multiuso se utilizó la conversión de cubeta en su equivalente de 50 kilos, tal como se indica en la resolución RJD-120-2012. Para las demás cotizaciones se empleó la conversión equivalente en kilogramos o libras de acuerdo con la información suministrada por el proveedor para cada tipo de presentación. Cabe señalar que en todos los casos se mantuvo la consistencia en el proceso para hacer que los precios "de los insumos fueran comparables entre la fijación tarifaria actual y la fijación tarifaria anterior”.

(...)

“Que los precios de los neumáticos de la cotizaciones remitidas para la presente fijación son comparables con los precios utilizados en la última fijación inmediata anterior, si se observan las cotizaciones objetadas se nota que los precios de los insumos, es llanta, recauche y neumático se refieren al mismo tipo de llanta”. (Folios 1571 y 1572).

En razón de lo indicado en los párrafos anteriores, la IT realizó la solicitud de cotización de la canasta de insumos a los proveedores, en apego a lo indicado en la resolución RJD-120-2012 - modelo de ajuste extraordinario vigente-. Sin embargo, en varias de las facturas proforma suministradas (folios 153 al 290), los establecimientos de venta cotizaron distintas unidades de medida, debido a las diferentes presentaciones de líquido de frenos que se venden en el mercado, al igual que para la grasa multiuso. En cuanto al neumático, la IT indicó que para efectos de la

resolución recurrida, se incorporaron las cotizaciones que los proveedores proporcionaron en referencia a la solicitud remitida.

En virtud de las respuestas de los proveedores, a las solicitudes realizadas por la IT para determinar el precio de los insumos de mantenimiento y del análisis técnico realizado por dicha dependencia, a partir de la información proporcionada, cuyo resultado motivó lo dispuesto en la resolución recurrida, es que este órgano asesor considera que lo actuado no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Por lo anterior, no llevan razón las recurrentes, sobre este argumento.

f. En cuanto a los argumentos g, y i, sobre la incorporación de las marcas de las llantas, para el cálculo de la mediana en la definición de los costos.

En cuanto al argumento indicado en la referencia, la Junta Directiva mediante la resolución RJD-143-2014, la cual resolvió el recurso de apelación de Autotransportes Desamparados S.A, contra la resolución 140-RIT-2013, indicó:

(...)

“En cuanto al argumento indicado en la referencia, la IT mediante la resolución 044-RIT-2014 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria – indicó:

“En el caso particular de las llantas, el INEC recomendó excluir algunas cotizaciones por considerar que no son comparables con los precios anteriores, no así en los casos a que se refiere cuyos precios se mantienen como parte de la encuesta.”

(...)

Asimismo, en el Por Tanto I de la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario vigente-, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

“Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5, pudiendo variar la marca y el local de venta

(...)

De igual forma, como se indicó previamente en este dictamen, en el apartado IV.a., en concordancia con el modelo vigente, la determinación del precio, no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni con el local de venta.

Por lo anterior, no llevan razón las recurrentes, en cuanto a este argumento.

- i. En la cotización de Aros y Llantas Mundiales, no queda claro si el precio unitario de los mismos incluye o no, el impuesto de ventas.***

Al respecto, la IT mediante la resolución 086-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria - en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de las cotizaciones del insumo llantas: La cotización de Aros y Llantas Mundiales (folio 216), sí incluye el impuesto de ventas, ya que en la factura se indica que cada insumo tiene el impuesto de ventas incluido, el cual se utiliza correctamente para el cálculo de la mediana. De acuerdo a la metodología vigente se deben de tomar en cuenta las cotizaciones de precios de llantas nuevas con la especificación 295/80R22.5, en este caso los precios cotizados por Aros y Llantas Mundiales cumplen con lo establecido en la metodología por lo que son tomadas en cuenta para el cálculo de la mediana. (Folio 2436).

(...)

Bajo esta línea de análisis, en el Por Tanto I de la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario vigente-, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

Los precios deben considerar los impuestos aplicables y cualquier descuento comercial normal que otorgue el proveedor”

(...)

Ante esta situación, este órgano asesor consideró conveniente analizar la información contenida en la factura proforma 8862505 de Aros y Llantas Mundiales (folio 216), para determinar si el documento mencionado contiene información referente al impuesto de ventas.

A continuación, se presenta un extracto de la información contenida en la cotización de Aros y Llantas Mundiales:

Cantidad	Código	Descripción	Precio IVI	Subtotal
1	AE2958022TLHN	AEULUS 295-80-22.5 HN 257 18 CAPAS TACO LISO	184.000,00 IVI	184.000,00
1	AE2958022T355	AEULUS 295-80-22.5 HN TACO 355 18 CAPAS	189.000,00 IVI	189.000,00
1	AE2958022TTH	AEULUS 295-80-22.5 HN TACO HN353	190.000,00 IVI	190.000,00
			0,00	563.000,00
		Descuento		0
		I.V.I		64.769,91
		TOTAL I.V.I		563.000,00

Fuente: Folio 216, expediente ET-080-2013

Según el detalle anterior, la cotización suministrada por el proveedor indicó que para cada insumo, el precio contiene el impuesto de ventas respectivo.

Por lo anterior, no lleva razón las recurrentes, en cuanto a este argumento.

- k. Se violentó el Modelo de Ajuste Extraordinario según lo indicado en el artículo 16 de la LGAP, en especial lo relacionado al servicio al costo y al equilibrio financiero.**

En relación con lo anterior, el artículo 16 de la LGAP, establece lo siguiente:

(...)

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.

(...)

En cuanto a la supuesta falta al artículo 16 de la LGAP referido a que el contenido de la resolución 140-RIT-2013 es violatorio a los principios elementales de justicia, lógica o conveniencia, se establece que el proceder de la Administración ha sido apegado a Derecho (artículos 1, 3, 31 y 45 de la Ley 7593) y de conformidad con lo estipulado en el modelo tarifario establecido en la resolución RJD-120-2012, del 5 de noviembre de 2012.

Es en aplicación de ese modelo tarifario (RJD-120-2012) y siguiendo el principio de legalidad, que la IT determinó que las cotizaciones utilizadas para el cálculo de las medianas de los precios de los insumos, cumplen con las condiciones establecidas en dicha resolución, según se ha expuesto supra. El actuar de otra forma – como argumentan las recurrentes –, violentaría el principio de legalidad, que rige todas las actuaciones de la Administración Pública, según lo estipulado por los artículos 11 de la Constitución Política y 11 de la LGAP, puesto que la

Administración sólo puede hacer aquello que la ley le permite. Al respecto el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Sección III, manifestó en la sentencia N° 127-2011 de las 10:10 horas del 15 de abril de 2011, que:

“(...) IV.-

DEL PRINCIPIO DE LEGALIDAD.-

*En un Estado Social y Democrático de Derecho, es principio rector la sujeción de la actuación de la Administración Pública –en su conjunto- al ordenamiento jurídico. Así, la concepción tradicional del principio de legalidad atiende expresamente al contenido de los numerales 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de Administración Pública, que implica que los actos y comportamientos de la Administración deben adecuarse al ordenamiento jurídico vigente, conformado tanto por normas escritas, que atendiendo a la jerarquía normativa establecida en el artículo 6 de la Ley General de Administración Pública, supone la ordenación de la gestión pública a la Constitución Política, tratados internacionales, leyes y reglamentos ejecutivos y autónomos de organización y funcionamiento; así como a las fuentes no escritas (costumbre, la jurisprudencia y principios generales de derecho), las cuales coadyuvan a la interpretación e integración del ordenamiento jurídico, en los términos previstos en el artículo 7 de la citada Ley General. Por su parte, lo que respecta al principio de legalidad, **en su vertiente negativa**, ello supone considerar que la actuación del Estado se subordina en forma absoluta, a lo que le está expresamente permitido, normalmente en texto expreso, de manera que **lo no autorizado –expresa o implícitamente por el ordenamiento jurídico– está prohibido**. Así, el principio de legalidad*

"[...] se proyecta como límite y restricción del comportamiento público, pues cualquier actuación suya, deberá ajustarse a la norma de grado superior, so pena de invalidez." (Sentencia número 63-2000, de las catorce horas cincuenta minutos del veintiocho de enero del dos mil, de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia; y en igual sentido, se pueden consultar las sentencias número 0172-2000, del quince de marzo de ese mismo año y 55-2001, del diecisiete de enero del dos mil uno.)

*Esta ordenación es lo que conforma el "**principio de juridicidad de la Administración**"; en virtud de lo cual, frente a un acto ilícito o inválido, la Administración tiene el deber (obligación) de hacer todo lo que esté a su alcance para enderezar la situación." (...)*

Así las cosas, no es cierto que con el proceder de la IT, se haya violentado el Modelo de Ajuste Extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, aprobado mediante la resolución RJD-120-2012, como lo indican las recurrentes.

Finalmente, en cuanto a la afirmación que aluden las recurrentes « (...) especialmente en lo relativo al servicio al costo, y a los criterios que rigen el cálculo tarifario, es especial el equilibrio financiero (...)», no aportaron prueba idónea alguna que pueda ser susceptible de análisis, en cuanto a que el modelo extraordinario establecido en la resolución RJD-120-2012 y su aplicación, mediante la resolución 140-RIT-2013 no cumpla con este principio y que atente contra el equilibrio financiero, razón por la cual, al carecer de elementos técnicos o legales que permitan la evaluación y ponderación de este argumento, este órgano asesor se encuentra imposibilitado para pronunciarse al respecto, en virtud de lo que establece el artículo 317 del Código Procesal Civil con relación a los artículos 196, 293.2, 297.3 de la LGAP.

Por lo anterior, considera este órgano asesor, que no llevan razón las recurrentes en cuanto a este argumento.

V. SOBRE LA GESTIÓN DE NULIDAD

Solicitan las recurrentes que se declare nulo e inaplicable lo establecido en el Por Tanto II de la resolución 140-RIT-2013.

Del estudio de los autos, se desprende que el Por Tanto II de la resolución 140-RIT-2013, establece:

« (...)

II. *En adelante, la ARESEP verificará en este tipo de procedimiento de ajuste tarifario el cumplimiento de los requisitos legales definidos en el artículo 6 inciso c) de la Ley 7593 y sus reformas, en estricto apego a los [sic] dispuesto por la ley 8220 y sus reformas.*

(...) » (Folio 1641).

Por su parte, en cuanto a los requisitos para ser sujeto a la fijación extraordinaria, el Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, establece en su Por Tanto I, apartado 1.2 lo siguiente:

« (...)

1.2. Alcance

El alcance del modelo está delimitado por los siguientes criterios:

a. *Se aplica con periodicidad semestral (i.e. enero-junio y julio-diciembre), iniciando el proceso el primer día hábil de enero y de julio de cada año.*

b. Se aplica de oficio a todas las rutas que operen en el territorio nacional, con título habilitante vigente para prestar el servicio.

(...) »

Y finalmente, el artículo 6 inciso c) de la Ley 7593, establece lo siguiente:

« (...)

Artículo 6.- Obligaciones de la Autoridad Reguladora

Corresponden a la Autoridad Reguladora las siguientes obligaciones:

(...)

c) Velar por el cumplimiento, por parte de las empresas reguladas, de las obligaciones en materia tributaria, el pago de las cargas sociales, y el cumplimiento de las leyes laborales.

(...) »

Así las cosas, se demuestra que no se está modificando por medio de la resolución recurrida, - como erróneamente lo afirman las recurrentes- los requisitos estipulados en el alcance del modelo vigente, el cual es uno solamente y es el contar con título habilitante vigente, el cual no se ha dejado de solicitar ni se han agregado otros, por lo que no es de recibo la solicitud de nulidad por incompetencia en la materia.

Se desprende de ese Por Tanto señalado, que la Aresep, -en apego al principio de legalidad-, está señalando que va a hacer cumplir lo previamente estipulado en la Ley 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas, en su artículo 6 inciso c).

No se deben confundir los requisitos establecidos en el modelo extraordinario con los requisitos que exige la Ley 7593 para ser prestador de un servicio público regulado, pues no son excluyentes entre sí, por lo que no existe nulidad del Por Tanto II de la resolución impugnada en los términos señalados por las recurrentes, por incompetencia en la materia por parte de la IT para dictar la resolución 140-RIT-2013, pues no se está modificando la resolución RJD-120-2012, consecuentemente, los principios de legalidad, participación ciudadana, gobierno participativo, debido proceso y seguridad jurídica no han sido violentados en el presente caso.

Es deber de los prestadores de un servicio público regulado por la Aresep, estar al día con el pago de las cargas sociales, el cumplimiento de las leyes laborales y las obligaciones tributarias, y dichas disposiciones no se establecieron en la resolución 140-RIT-2013 emitida por la IT, sino en la Ley 7593.

De esta forma, debemos aclararle a las recurrentes que la resolución recurrida no está invadiendo áreas ajenas a su competencia material, -por lo que no cabe nulidad- puesto que no está creando nuevos requisitos para poder participar en los ajustes extraordinarios cuyo modelo se estableció mediante la resolución RJD-120-2012.

En cuanto a la nulidad alegada, conviene recordar, que las razones para anular los actos administrativos, residen en los artículos 158 al 179 y 223 de la LGAP, y que son: la falta o imperfección (que constituye el “vicio”) de algún elemento del acto o que el acto impugnado sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, entendida como sustancial, la formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final adoptada en aspectos importantes, o bien, cuya omisión causare indefensión al administrado, lo cual no se considera que haya ocurrido en la especie fáctica del caso sub exámine.

En cuanto a la validez de la resolución impugnada, se le debe comunicar a las recurrentes, que de conformidad con el artículo 158 de la LGAP, la resolución contiene todos los elementos para su validez. Lo anterior se verifica con el cumplimiento y presencia íntegra, de todos los elementos que lo constituyen, tanto formales como sustanciales.

Estos elementos a los que hacemos referencia, tanto la doctrina nacional como la misma LGAP, los distingue entre formales y sustanciales. Entre los elementos formales, se encuentran el sujeto, el procedimiento y la forma; y entre los sustanciales o materiales resaltan el motivo, contenido y el fin.

De tal suerte que el contenido del acto constituye el efecto jurídico, el cambio que introduce en el mundo jurídico, es por así decirlo; la parte dispositiva del acto.

Por su parte, el motivo como elemento sustancial del acto administrativo, es el presupuesto jurídico, el hecho condicionante que da génesis al acto administrativo.

Así las cosas, con fundamento en lo analizado en el presente criterio, al no presentarse vicio alguno en los elementos del acto administrativo, que implique su nulidad y en lo referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan omisiones o defectos que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso, de conformidad con el artículo 223 de la LGAP.

Así las cosas, no llevan razón las recurrentes en sus argumentos, ya que la resolución que impugnan, no es un acto nulo, porque contiene todos los elementos del acto administrativo (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), exigidos por la LGAP, ya que:

- *Fue dictado por el órgano competente, es decir, por la Intendencia de Transporte (artículos 129 y 180, sujeto).*
- *Fue emitido por escrito como corresponde (artículos 134 y 136, forma).*

- *De previo a su dictado, se realizaron los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley (artículo 129, procedimiento).*
- *Contiene un motivo legítimo y existente (artículo 133, motivo).*
- *Estableció en su parte considerativa las razones que sustentaron la decisión del órgano competente (artículos 131, fin y 132, contenido).*

Así las cosas, no deviene en nula la resolución impugnada, pues contiene todos los elementos del acto exigidos por la LGAP, para su validez (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), y en lo referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.

En virtud de lo anterior, considera este órgano asesor que no llevan razón las recurrentes en cuanto a este argumento.

VI. CONCLUSIONES

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

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación interpuesto por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013 resulta admisible, puesto que fue presentado en tiempo y forma.*
- 2. Desde el punto de vista formal, la gestión de nulidad interpuesta por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013 resulta admisible, puesto que fue presentada en tiempo y forma.*
- 3. En concordancia con el modelo vigente -RJD-120-2012-, para la realización de la encuesta de insumos, la determinación del precio no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni con el local de venta.*
- 4. El “Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses”, fue emitido el 24 de julio de 2013 (oficio 772-IT-2013), a pesar de que según el modelo tarifario debió concluirse en el mes de junio. Sin embargo, esto no incidió en los resultados de la encuesta.*
- 5. La IT ejecutó la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento y realizó las estimaciones y cálculos requeridos, considerando las recomendaciones emitidas por el INEC, lo cual no contraría lo establecido en el modelo tarifario (RJD-120-2012), ni lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP.*

6. *Los impuestos correspondientes a cada valor de los insumos de la factura proforma del Servicentro La Palma, fueron incluidos, tal como lo indica la resolución RJD-120-2012 - modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús-.*
7. *La exclusión del precio del aceite 15W40 en estañón de 55 galones, de la cotización suministrada por Importaciones Re-Re S.A., se fundamentó en el análisis técnico realizado por la IT, a partir de las recomendaciones del INEC, lo que no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP.*
8. *Los precios incluidos en la encuesta de insumos de mantenimiento del mes de junio de 2013, a partir de la información de la cotización suministrada por Colonotex S.A., y de las recomendaciones dadas por el INEC, incluyeron los descuentos e impuestos, en concordancia con lo establecido en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte modalidad autobús-.*
9. *En virtud de las respuestas de los proveedores a las solicitudes realizadas por la IT para determinar el precio de los insumos de mantenimiento y del análisis técnico realizado por la IT, lo actuado no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP.*
10. *Los precios de la cotización suministrada por la empresa Aros y Llantas Mundiales, incluyen el impuesto de ventas respectivo.*
11. *En aplicación del modelo tarifario (RJD-120-2012) y siguiendo el principio de legalidad, fue que la IT determinó que las cotizaciones utilizadas para el cálculo de las medianas de los precios de los insumos cumplen con las condiciones establecidas en dicha resolución.*
12. *Las recurrentes no aportaron prueba idónea alguna que pueda ser susceptible de análisis, en cuanto a que el modelo extraordinario establecido en la resolución RJD-120-2012 y su aplicación mediante la resolución 140-RIT-2013 no cumplan con el principio de servicio al costo y que atenten contra el equilibrio financiero, lo que imposibilita pronunciarse al respecto.*
13. *La resolución impugnada contiene todos los elementos del acto, exigidos por la LGAP, para su validez (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), y en referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.*
14. *No se debe confundir los requisitos establecidos en el modelo extraordinario de buses con los requisitos que exige la Ley 7593 para ser prestador de un servicio público regulado, pues no son excluyentes entre sí, por lo que no existe la nulidad del Por Tanto II de la resolución impugnada en los términos señalados por las recurrentes, por incompetencia en*

la materia por parte de la IT para dictar la resolución 140-RIT-2013, pues no se está modificando la resolución RJD-120-2012.

[...]"

II. Que 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 la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013, **2.-** Declarar sin lugar, la gestión de nulidad interpuesta por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013, **3.-** Agotar la vía administrativa, **4.-** Notificar a las partes, la presente resolución, **5.-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.

III. Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1020-DGAJR-2015, de cita, acordó entre otras cosas, 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 la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013.
- II.** Declarar sin lugar, la gestión de nulidad interpuesta por la Asociación Cámara Nacional de Transportes y la Asociación de Autobuseros de Heredia, contra la resolución 140-RIT-2013.
- III.** Agotar la vía administrativa.
- IV.** Notificar a las partes, la presente resolución.
- V.** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ARTÍCULO 11. Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Transportes La Pampa Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013. Expediente ET-080-2013.

La Junta Directiva conoce el oficio 1033- DGAJR-2015 del 21 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Transportes La Pampa Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013.

El señor *Eduardo Salgado Retana* explica los antecedentes, análisis por forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1033- DGAJR-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 12-56-2015

1. Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de nulidad, interpuestos por Transportes La Pampa Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 24 de junio de 2008, el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP), mediante la constancia DACP-CB-08-1162, hizo constar la renovación del derecho de concesión a Transportes La Pampa Limitada (en adelante La Pampa), así como, el número de unidades, los horarios y los recorridos de las rutas 550, 527 y 1505. (OT-252-2008, folios 030 al 036).
- II. Que el 2 de julio de 2008, el CTP, mediante el oficio DE-083134, remitió al Regulador General, -entre otras-, la solicitud de refrendo del contrato de renovación de concesión de la empresa Transportes La Pampa Ltda., de la ruta 550. (OT-252-2008, folios 001 al 012).
- III. Que el 5 de agosto de 2008, la entonces Dirección de Servicios de Transporte, mediante el oficio 772-DITRA-2008, previno al CTP, que para poder continuar con el trámite de refrendo del contrato de

renovación de concesión, entre otras, de la ruta 550, se debía aportar información faltante. (OT-252-2008, folios 535 al 537).

- IV. Que el 21 de octubre de 2008, el Regulador General, mediante la resolución RRG-8981-2008, refrendó el contrato de renovación de concesión en la ruta 550. (OT-252-2008, folios 540 al 541).
- V. Que el 11 de setiembre de 2011, el CTP, mediante el oficio DAJ-0802896, dio respuesta al oficio 772-DITRA-2008. (OT-252-2008, folios 499 al 514).
- VI. Que el 5 de noviembre de 2012, la Junta Directiva mediante la resolución RJD-120-2012, aprobó el modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús. Dicha resolución fue publicada en el Alcance Digital N° 174 de la Gaceta N° 214, del 6 de noviembre de 2012 (OT-109-2012).
- VII. Que el 13 de junio de 2013, el CTP, mediante el artículo 7.10 de la sesión ordinaria N° 39-2013, acordó en firme:

«(...)

1. *Autorizar, la fusión del permiso de la Ruta N° 527 descrita como Liberia-Sardinal-Playa Panamá y viceversa, y del permiso de la Ruta N° 1505 descrita como Liberia-Tamarindo-Flamingo y viceversa, con puntos intermedios entre Liberia- Aeropuerto – Filadelfia – Belén – Cartagena – Matapalo – Tamarindo -Flamingo; a la concesión de la Ruta N° 550 descrita como Liberia-Filadelfia-Santa Cruz-Nicoya y viceversa, operadas en la actualidad por la empresa Transportes La Pampa Limitada.*
2. *Desactivar el código y la descripción de la Ruta N° 527 descrita como Liberia-Sardinal-Playa Panamá y viceversa.*
3. *Desactivar el código y la descripción de la Ruta N° 1505 descrita como Liberia-Tamarindo - Flamingo y viceversa, con puntos intermedios entre Liberia-Aeropuerto - Filadelfia —Belén – Cartagena - Matapalo-Tamarindo - Flamingo.*
4. *Modificar la descripción de la Ruta N° 550 descrita como Liberia-Filadelfia-Santa Cruz-Nicoya y viceversa, quedando su número de código y descripción de la siguiente manera: Ruta N° 550 descrita como Liberia-Aeropuerto-Filadelfia-Cartagena-Sardinal-Playa Panamá-Playa Tamarindo-Matapalo-Playa Flamingo-Santa Cruz-Nicoya y viceversa.*
5. *Notificar a: empresa Transportes La Pampa Limitada (Fax: 2665-5891 ó 2253-7938), Dirección de Asuntos Jurídicos, Dirección Técnica, Departamento de Administración de Concesiones y Permisos, Departamento de Ingeniería, Dirección General de Policía de Tránsito, Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).”*

(...)»

Fuente:http://www.ctp.go.cr/images/pdf/Actas_de_Junta_Directiva/Acta%20Sesion%20Ordinaria%2039-2013.pdf

- VIII.** Que el 1 de julio de 2013, la Intendencia de Transporte (en adelante IT) mediante el memorando 718-IT-2013, inició el procedimiento para la aplicación del modelo de fijación extraordinario de tarifas de autobús, correspondiente al segundo semestre de 2013. (Folio 432).
- IX.** Que el 17 de julio de 2013, el CTP, mediante el oficio DE-2013-2079, remitió a la Aresep, el listado de todas las rutas autorizadas por el Consejo de Transporte Público en el país, bajo las figuras de concesión y permiso. (Folios 381 al 423).
- X.** Que el 12 de agosto de 2013, se realizó la convocatoria a audiencia pública, la cual se publicó en los diarios: La Nación, Diario Extra y en el diario oficial La Gaceta N° 154 el 13 de agosto de 2013. (Folios del 480 al 482).
- XI.** Que el 10 de setiembre de 2013, se realizó la audiencia pública -acta N° 93-2013-. (Folios del 829 al 842).
- XII.** Que el 10 de octubre de 2013, la IT mediante la resolución 140-RIT-2013, resolvió el ajuste extraordinario de oficio para las rutas de transporte público del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. Dicha resolución fue publicada en La Gaceta N° 199 del 16 de octubre de 2013. (Folios del 1557 al 1674 y del 941 al 972).
- XIII.** Que el 21 de octubre de 2013, Transportes La Pampa Limitada (en adelante La Pampa), inconforme con lo resuelto, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante contra la resolución 140-RIT-2013. (Folios del 1021 al 1027).
- XIV.** Que el 30 de junio de 2015, la IT mediante la resolución 072-RIT-2015, rechazó por el fondo el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad interpuestos por La Pampa y emplazó a las partes a hacer valer sus derechos ante el órgano de alzada. (Folios del 2469 al 2481).
- XIV.** Que el 9 de julio de 2015, la IT, mediante el oficio 997-IT-2015, emitió el informe que establece el artículo 349 de la LGAP. (Folios 2532 a 2533).
- XV.** Que el 15 de julio de 2015, la Secretaría de Junta Directiva mediante el memorando 538-SJD-2015, remitió para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por La Pampa, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folio 2583).
- XVI.** Que el 21 de octubre de 2015, mediante el oficio 1033-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió el criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por La Pampa, contra la resolución 140-RIT-2013. (Correrá agregado a los autos).

XVII. Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 1033-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

a. NATURALEZA DEL RECURSO Y DE LA GESTIÓN DE NULIDAD

El recurso interpuesto contra la resolución 140-RIT-2013, es el ordinario de apelación, al cual se le aplican, las disposiciones contenidas en los artículos del 342 al 352 de la LGAP y sus reformas.

Además, la recurrente interpuso gestión de nulidad, a la cual le resulta aplicable lo establecido en los artículos del 158 al 175 de la LGAP.

b. TEMPORALIDAD DEL RECURSO Y DE LA GESTIÓN DE NULIDAD

La resolución impugnada fue publicada en La Gaceta N° 199 el 16 de octubre de 2013 (folios 941 al 972) y la impugnación fue planteada el 21 de octubre de 2013 (folios 1021 a 1027).

Conforme al artículo 346 inciso 1) de la LGAP, el recurso de apelación debe interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que vencía el 21 de octubre de 2013. Del análisis comparativo entre la fecha de publicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado por Ley, se concluye que la impugnación fue interpuesta dentro del plazo.

En lo que refiere a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que ésta fue presentada de manera conjunta con el recurso en análisis, el 21 de octubre de 2013 y considerando que la resolución 140-RIT-2013 fue publicada el 16 de octubre de 2013, de conformidad con lo que dispone el artículo 175 de la LGAP en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, debe concluirse que la gestión de nulidad se presentó en tiempo, puesto que el plazo vencía el 17 de octubre de 2014.

c. LEGITIMACIÓN

La Pampa, está legitimada para impugnar -en la forma en lo que ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

d. REPRESENTACIÓN

El señor Raymundo Bolaños Calvo, actúa en su condición de gerente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de La Pampa, -según consta en la certificación registral y notarial visibles a folios 781 y 1741 a 1742 respectivamente- por lo cual está facultado para actuar en nombre de la empresa recurrente.

Dicho esto, se concluye que el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestos por La Pampa, son admisibles en cuanto a la forma, por lo que se procederá a su análisis por el fondo.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

En cuanto a los argumentos de inconformidad de la recurrente, este órgano asesor procede a realizar las siguientes valoraciones:

- 1) Sobre el hecho de que no se incluyeron los ramales 527 y 1505 al ajustar la tarifa de la ruta 550, en el ajuste tarifario del segundo semestre de 2013, a pesar de que se contaba con el único requisito fijado para esto, sea, el título habilitante.***

Con respecto a este punto, la IT en su resolución 072-RIT-2015 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria-, señaló entre otras cosas:

“(...)

Ahora bien, sobre el argumento del recurrente en el que afirma que cuando se trata de la fusión de un permiso con una concesión, el refrendo de dicho contrato no está establecido como un requisito para la aplicación del ajuste de tarifa derivado del modelo de ajuste automático, es menester indicar que cuando se da una fusión, sea esta de un permiso con una concesión, es ineludible que el acuerdo del CTP mediante el cual se otorga dicha fusión, contemple todas aquellas modificaciones que sufrirá la ruta fusionada, dentro de un mismo código, todo ello en cuanto a la flota, los horarios y recorridos nuevos que contemplaría la ruta, por lo que sí es necesario que el CTP solicite el refrendo de la adenda al contrato original, (...).”

(...)” (Folio 2477).

Del estudio de los autos, se desprende que, cuando la IT solicitó el informe al CTP de las rutas de autobús a nivel nacional con título habilitante vigente, no se consignaron en éste, las rutas 527 ni 1505 (folios del 381 al 423).

Tome nota la recurrente, que a pesar de que el CTP en el artículo 7.10 de la sesión ordinaria N° 39-2013 del 13 de junio de 2013, (anexo a este criterio) entre otras cosas, autorizó la fusión de los permisos las rutas 527 y 1505 con la concesión de la ruta 550, no constaba en los registros de la IT que se hubiera otorgado el refrendo respectivo, a dicha fusión, al momento de emitirse la resolución recurrida.

Lo que consta en los registros de la IT, es el refrendo de la renovación del contrato de la concesión de la ruta 550 más no, la fusión de las rutas 527 y 1505 con ésta. Cosa muy distinta es, lo que argumentó la recurrente, pues señaló que no todos los ramales de la ruta 550 fueron incluidos, a pesar de poseer un título habilitante y que ello fue debido a un error material del CTP por haber omitido la descripción de los recorridos 527 y 1505 dentro de la ruta 550, quien: « mediante el oficio DCAP-2013-439, corrigió el error material en que había incurrido y le informa a la ARESEP que la Ruta 550 se describe correctamente como LIBERIA – AEROPUERTO – FILADELFIA – CARTAGENA – SARDINAL - PLAYA PANAMÁ-PLAYA TAMARINDO-MATAPALO- PLAYA FLAMINGO- SANTA CRUZ-NICOYA Y VICEVERSA. » (Folio 1022).

Es precisamente aquí donde comete un error la recurrente, pues no fue la supuesta omisión del CTP al describir los ramales que conformaban la ruta 550, la razón por la cual no se le fijó tarifa, sino fue porque la fusión de los permisos de las rutas 527 y 1505 con la concesión de la ruta 550 no contaban con el refrendo respectivo por parte de este órgano regulador, tal y como lo ordena la Ley 3503.

Aunado a lo anterior, no podría pretenderse que sin eficacia jurídica alguna, la fusión autorizada por el CTP de las rutas 527 y 1505 con la ruta 550, tenga un efecto retroactivo por sí sola, para efectos de que se consideren los ramales citados, en el ajuste tarifario de oficio a nivel nacional, realizado mediante la resolución recurrida -140-RIT-2013-, para el segundo semestre de 2013, para todas las rutas de autobús.

Con relación a la figura del refrendo, tenemos que el artículo 145 de la LGAP establece:

“Artículo 145.

- 1. Los efectos del acto administrativo podrán estar sujetos a requisitos de eficacia, fijados por el mismo acto o por el ordenamiento.*
- 2. Los requisitos de eficacia producirán efecto retroactivo a la fecha del acto administrativo, salvo disposición expresa en contrario del ordenamiento.*
- 3. Cuando el acto requiera autorización de otro órgano la misma deberá ser previa.*

4. Cuando el acto requiera aprobación de otro órgano, mientras ésta no se haya dado, aquél no será eficaz, ni podrá comunicarse, impugnarse ni ejecutarse. (Lo resaltado es nuestro).

En ese mismo sentido, cabe indicar, que la Ley N° 3503 -Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores- dispone en su artículo 12, lo siguiente:

*“Artículo 12.- La concesión se formalizará mediante contrato que suscriban el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el concesionario. **La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos lo refrendará e inscribirá en el Registro de concesiones y permisos que llevará ese Ministerio**”. El resaltado no es del original.*

Sobre estos refrendos, el Reglamento a la Ley N° 7593 -Decreto Ejecutivo No. 29732-MP- en su artículo 4 inciso a), subinciso 4, establece:

“Artículo 4º-Funciones y obligaciones de la ARESEP

a) Además de las funciones y obligaciones establecidas en la ley, la ARESEP tendrá las siguientes:

(...)

4-Refrendar los contratos a que se refiere la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, Ley N° 3503 y sus reformas y, ordenar su inscripción en el registro que al efecto lleva el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

(...)”

Esta competencia de la Autoridad Reguladora, ha sido tratada también por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, específicamente, a través de la resolución 380-F-S1-2009, en la cual se indicó:

(...)

IX.-Sobre el contrato de concesión. Refrendo. (...) Desde este plano, una de las obligaciones primarias del concesionario es explotar el servicio conforme al sistema que le impone la Administración concedente, lo que incluye, se insiste, las variaciones que pueda establecer sobre el particular (ordinales 16 y 17 Ley no. 3503). **Ahora, si bien es cierto la competencia para establecer y modificar el**

régimen operacional incumbe al Consejo de Transporte Público, la misma Ley Reguladora de esa materia, sea, la no. 3503, estatuye en el numeral 12 la necesidad de que la contratación se perfeccione mediante un acuerdo que debe ser refrendado por la ARESEP. Se trata de un acto de aprobación, que incide en la eficacia del contrato administrativo, así como de cualquier acto concreto que lo modificara, y sin el cual, no podrían desplegarse sus efectos. Sin perjuicio de las competencias que en la materia tiene el órgano rector, el refrendo permite analizar la conformidad del clausulado del convenio con el ordenamiento jurídico. Sin embargo, no permite la anulación indirecta del contrato o del acto de adjudicación. La ausencia de este requisito, impide su eficacia, lo que implica, la imposibilidad de que sea oponible o ejecutado, como lo dispone de manera diáfana el numeral 145.4 LGAP. Siendo así, lo anterior supone que los factores que son considerados en las fijaciones tarifarias que realiza la ARESEP, cuya eficacia penden del trámite de refrendo, no podrían considerarse para efectos de este tipo de cálculos en tanto esa exigencia no hubiere sido satisfecha, toda vez que no son eficaces, y por ende, no pueden surtir efectos jurídicos.

X.- Modificaciones del contrato. Refrendo. Por ser objeto de debate, cabe establecer cuáles actos modificativos de la concesión deben ser sometidos a trámite de refrendo. En tesis de principio y en una visión rígida, cabría indicar que toda modificación contractual se encuentra sujeta al cumplimiento de este requisito, en aplicación del principio de que lo accesorio sigue a lo principal. Empero, la dinámica propia de los contratos administrativos, y en especial, aquellos en virtud de los cuales un tercero presta un servicio público de manera delegada (caso del transporte público), merece un tratamiento especial a fin de empatar la ejecución del pacto con la prestación eficiente y los principios del servicio público ya aludidos. En efecto, estos exigen una constante revisión de las condiciones en que se presta el servicio. Es predecible el cambio de unidades, estudios de horarios, incrementos de tarifas merced a la variabilidad en los insumos para el desarrollo del servicio, prestación en otras rutas o ramales, etcétera. Por ende, la satisfacción del servicio obliga a revisar y modificar con cierta regularidad el contrato, a fin de que el Consejo de Transporte Público establezca las pautas operativas que garanticen la eficiencia de la prestación. Dentro de esta dinámica, cabe establecer cuáles modificaciones deben refrendarse y cuáles no. En este sentido, que mediante resolución RRG-5266-2005 del 2 de enero del 2006, publicada en La Gaceta no. 7 del 10 de enero del 2006, la Autoridad Reguladora, estableció el procedimiento para el trámite de refrendos, acto en el cual, señaló: "Que requerirán de refrendo las adendas, modificaciones o reformas afectuadas (sic) al contrato de concesión original refrendado, únicamente cuando sean relativas al número de unidades que conforman la flota, los horarios, la demanda o los recorridos" (considerando VII). Contrario sensu, toda determinación ajena a ese marco de supuestos, se encuentra excepcionada de tal trámite. En este sentido, el principio que debe regir la materia es que, el requisito en cuestión sea aplicable para aquellas adendas que incorporen variaciones sustanciales, no sólo en términos de la operatividad, sino, aquellas

referidas a las implicaciones económicas del servicio, esto es, las que tengan una incidencia directa e importante en las fijaciones tarifarias. Cualquier determinación del Consejo de Transporte Público relacionada con estos aspectos que requieren refrendo, si bien emanan de la autoridad rectora y se reputan válidos, no son eficaces hasta tanto se concrete dicha aprobación. Siendo así, no podrían considerarse en los procedimientos de revisiones tarifarias, dada su imposibilidad jurídica de desplegar efectos. Así, el cargo del recurrente en que cuestiona la exclusión de dichos vehículos del cálculo en el modelo econométrico carece de fundamento, debiendo ser rechazado. Bien puede darse el caso de que el operador opte por realizar las modificaciones antes del otorgamiento del refrendo, sea utilizando las unidades o bien incrementando la oferta de servicio. Sin embargo, tales datos, como se ha dicho, dada la exigencia legal de ese acto aprobatorio, no podrían tener repercusión en las tarifas, lo que no supone lesión alguna a los derechos del operador ni al equilibrio financiero. Nótese que el contrato de concesión aportado a los autos es claro en cuanto indica que ese convenio debe ser refrendado, lo que además, se insiste, viene impuesto por ley, ante lo cual no podría alegarse desconocimiento (ordinal 129 Constitución Política).

En este sentido, caso de que el acto del MOPT derivase de una petición de parte, y se ejecute sin contar con el refrendo, son acciones que no generan responsabilidad alguna de las autoridades públicas y no surge un derecho de ser consideradas en el trámite tarifario. Cabe destacar que la prestación del servicio se debe realizar conforme con los términos del contrato de concesión, el cual, en caso de ser modificado, y según se ha indicado, requiere del refrendo para poder desplegar efectos jurídicos. Así, por disposición legal, la tarifa fijada debe, necesariamente, corresponder con el servicio aprobado por la entidad pública correspondiente. No se trata de la desaplicación del artículo 16 de la Ley no. 3503, que impone el deber de poner al servicio del contrato las unidades que se requieran para que este sea ejecutado en forma debida, sino de la correcta comprensión del régimen jurídico aplicable al caso. Tampoco se vulnera el numeral 12, previamente citado, o se quebranta el contenido del cardinal 10 del Código Civil. No debe perderse de vista en este punto, que la razón del refrendo en cuestión es la potestad tarifaria que incumbe a la ARESEP y el examen de conformidad de las condiciones con el ordenamiento jurídico, lo que no desmejora la rectoría que sobre este servicio ostenta el MOPT a través del Consejo de Transporte Público. (...) Como ya se expuso, el propio legislador configuró un sistema en que tanto la ARESEP como el Consejo de Transporte Público, ejercen competencias concurrentes sobre la misma materia, identificada en el caso concreto, con el servicio remunerado de personas, cada uno en cuanto a la especialidad técnica conferida por el ordenamiento jurídico, y en donde, la eficacia de determinados actos del segundo se encuentran supeditados a que sean aprobados por el primero. En esta lógica, el ejercicio legítimo de una función otorgada por mandato legal no puede constituir,

al mismo tiempo, el desconocimiento de las competencias de otro órgano. (Lo resaltado y subrayado no es del original).

(...)

En ese mismo sentido, la Procuraduría General de la República, mediante el dictamen C-165-2014 del 27 de mayo de 2014, dispuso lo siguiente:

“(...) la Autoridad Reguladora no solo refrenda el estudio que realiza el MOPT sino también el contrato que se celebre. Un acto, el refrendo, que la ARESEP ejerce como parte de su potestad de fiscalización, según ha indicado la Sala Primera en la resolución de cita:

“En consecuencia, el refrendo funge como un requisito de eficacia del contrato administrativo, es decir, para que se ejecute conforme lo pactado. La eficacia en este tanto, se relaciona con requisitos que el ordenamiento jurídico requiere para que la distribución de derechos y obligaciones emanadas del contrato válido se conforme como una situación de juridicidad objetiva. Así, resulta congruente que el Ente Regulador ejerza también la facultad fiscalizadora en este tipo de contratos mediante el instrumento del refrendo”.

Anteriormente, en la resolución 380-F-S1-2009 de 9:00 hrs. de 20 de abril de 2009, la Sala Primera se había referido a esta competencia de refrendo de la ARESEP, manifestando que el refrendo incide en la eficacia del contrato y de cualquier acto concreto que lo modifique. Agregó que el refrendo permite analizar la conformidad del clausulado del convenio con el ordenamiento jurídico, pero no conduce a la anulación indirecta del contrato o del acto de adjudicación. Agregó la Sala en esa resolución:

“Siendo así, lo anterior supone que los factores que son considerados en las fijaciones tarifarias que realiza la ARESEP, cuya eficacia penden del trámite de refrendo, no podrían considerarse para efectos de este tipo de cálculos en tanto esa exigencia no hubiere sido satisfecha, toda vez que no son eficaces, y por ende, no pueden surtir efectos jurídicos”.

Se sigue que la denegatoria del refrendo por parte de la ARESEP impide que el contrato, en su caso las modificaciones, puedan surtir efecto jurídico alguno, incluso respecto de fijaciones tarifarias futuras.

(...)”

En conclusión, tenemos que al momento de realizarse el ajuste tarifario que ahora impugna, no contaba la fusión supracitada, con el refrendo respectivo por parte de la Aresep, tal y como lo establece la resolución RRG-5266-2005 [sic] del 2 de enero de 2006. Ello generó, como bien lo expone la IT en su resolución 072-RIT-2015 a folios 2469 a 2481 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria-, que la fusión en esa línea del tiempo, no contaba con la eficacia jurídica requerida por lo que no podían considerarse los ramales citados para efectos del ajuste tarifario realizado mediante la resolución recurrida.

En consecuencia, considera este órgano asesor, que no lleva razón la recurrente en cuanto a este argumento.

2) Sobre el hecho de que el número de unidades de las rutas 1505 y 550, no han cambiado con el acuerdo de fusión del CTP, como tampoco han cambiado los recorridos, los horarios, ni la demanda de esas rutas, razón por la que no necesita de refrendo.

Con respecto a este punto, la IT en su resolución 072-RIT-2015 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria-, señaló entre otras cosas:

“(…)

Además de ello, no lleva razón el recurrente al argumentar que con la fusión de las rutas 527 y 1505 a la ruta 550 no se generan cambios en el número de unidades, horarios y demanda de la ruta 550 en la que se están fusionando los permisos. Lo anterior en el tanto la ruta 550 que es en la que se fusionan las demás, sufre cambios en los recorridos, horarios y demanda en razón de que se le están agregando esas características que provienen de las otras rutas que están desapareciendo para fusionarse con esta. De esta manera sí se da un cambio en las condiciones operativas de la misma, por lo cual, al tratarse de un ruta en concesión, debe venir a refrendo ante la Aresep, cosa que no sucede en este caso, ello por cuanto una vez revisado el registro de refrendos en la Intendencia de Transporte, se tiene que únicamente ingresó y fue tramitado en el año 2008 el refrendo del contrato de concesión de la ruta 550, no así el refrendo de ninguna adenda que contemple la fusión indicada por la empresa recurrente.

(…)” (Folio 2478).

Efectivamente, de la confrontación del contrato de concesión refrendado por la Aresep y el acuerdo de fusión de las rutas 527 y 1505 con la ruta 550, se desprenden cambios en las condiciones operativas de la ruta 550 en cuanto a los horarios y recorridos los cuales, al tenor de lo dispuesto en la resolución RRG-5266-2005 [sic] del 2 de enero de 2006, referida al «Procedimiento para el refrendo de contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores», que requerían del refrendo por parte de la Aresep, para adquirir eficacia, lo cual no sucedió.

Así las cosas, se desprende claramente de lo anterior, que el código de ruta que prevaleció, fue el de la ruta 550 y ésta sufrió en la modificación –aumento- en los recorridos (lugares)

originalmente concesionados mediante el contrato, al incluirse los ramales de Liberia-Sardinal-Playa Panamá y viceversa y Liberia-Tamarindo-Flamingo y viceversa, con puntos intermedios entre Liberia- Aeropuerto- Filadelfia-Belén-Cartagena-Matapalo-Tamarindo-Flamingo que pertenecían a las rutas 527 y 1505 respectivamente, por lo que no lleva razón la recurrente, al argumentar, que la fusión de dichas rutas y sus ramales, no afectaban las condiciones operativas de la ruta 550 originalmente concesionada, por lo que no es de recibo que dichas modificaciones, no requieren del refrendo por parte de la Autoridad Reguladora.

Tome nota la recurrente en este sentido, que la resolución RRG-5266-2005 [sic] del 2 de enero de 2006, referida al «Procedimiento para el refrendo de contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores», en su Considerando VII, señala:

“(…)

VII. Que requerirán del refrendo las adendas, modificaciones o reformas efectuadas al contrato de concesión original refrendado, únicamente cuando sean relativas al número de unidades que conforman la flota, los horarios, la demanda o los recorridos. (Lo resaltado es nuestro).

(…)”

De lo anterior, se colige por parte de este órgano asesor, que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

3) Sobre la nulidad alegada

En cuanto a la nulidad alegada, conviene recordar, que las razones para anular los actos administrativos, residen en los artículos 158 al 179 y 223 de la LGAP, y que son: la falta o imperfección (vicio) de algún elemento del acto o que el acto impugnado sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, entendiéndose como sustancial, la formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final en aspectos importantes, o bien, cuya omisión causare indefensión al administrado, lo cual no se considera que haya ocurrido en la especie fáctica del caso sub examine.

En cuanto a la validez de la resolución impugnada, se le debe comunicar a la recurrente, que de conformidad con el artículo 158 de la LGAP, la resolución contiene con todos los elementos para su validez. Lo anterior se verifica con el cumplimiento y presencia íntegra de todos los elementos que lo constituyen, tanto formales como sustanciales.

Estos elementos a los que hacemos referencia, tanto la doctrina nacional como la misma LGAP, los distingue entre formales y sustanciales. Entre los elementos formales, se encuentran el sujeto,

el procedimiento y la forma; y entre los sustanciales o materiales resaltan el motivo, contenido y el fin.

De tal suerte que el contenido del acto constituye el efecto jurídico, el cambio que introduce en el mundo jurídico, es por así decirlo; la parte dispositiva del acto.

Por su parte, el motivo como elemento sustancial del acto administrativo, es el presupuesto jurídico, el hecho condicionante que da génesis al acto administrativo.

Así las cosas, con fundamento en lo analizado en este criterio, al no presentarse vicio alguno en los elementos del acto administrativo, que implique su nulidad y en lo que se refiere a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan omisiones o defectos que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso, de conformidad con el artículo 223 de la LGAP.

En cuanto a la gestión de nulidad interpuesta por La Pampa, no lleva razón la recurrente en su argumento, ya que la resolución que impugna, no es un acto nulo, porque contiene todos los elementos del acto (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), exigidos por la LGAP, ya que:

- *Fue dictado por el órgano competente, es decir, por la Intendencia de Transporte (artículos 129 y 180, sujeto).*
- *Fue emitido por escrito como corresponde (artículos 134 y 136, forma).*
- *De previo a su dictado, se realizaron los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley (artículo 129, procedimiento).*
- *Contiene un motivo legítimo y existente (artículo 133, motivo).*
- *Estableció en su parte considerativa las razones que sustentaron la decisión del órgano competente (artículos 131, fin y 132, contenido).*

Así las cosas, no deviene en nula la resolución impugnada, pues contiene todos los elementos del acto exigidos por la LGAP, para su validez (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), y en lo referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.

V. CONCLUSIONES

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

1. *Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestos por Transportes La Pampa Limitada. contra la resolución 140-RIT-2013 resultan admisibles, por haberse presentado en tiempo y forma.*
2. *El CTP en el artículo 7.10. de la sesión ordinaria N° 39-2013 del 13 de junio de 2013, (anexo a este criterio) entre otras cosas, autorizó la fusión de los permisos las rutas 527 y 1505 con la concesión de la ruta 550, más no constaba en los registros de la IT que se hubiera otorgado el refrendo respectivo, a dicha fusión, al momento de emitirse la resolución recurrida.*
3. *Lo que consta en los registros de la IT, es el refrendo de la renovación del contrato de la concesión de la ruta 550 más no, la fusión de las rutas 527 y 1505 con ésta.*
4. *La fusión de las rutas 527 y 1505 con la ruta 550 no puede tener un efecto retroactivo por sí sola, para efectos de considerar los ramales de Liberia-Sardinal-Playa Panamá y viceversa y Liberia-Tamarindo-Flamingo y viceversa, con puntos intermedios entre Liberia- Aeropuerto- Filadelfia-Belén-Cartagena-Matapalo-Tamarindo-Flamingo, en el ajuste tarifario de oficio realizado mediante la resolución recurrida -140-RIT-2013.*
5. *Al momento de realizarse el ajuste tarifario que se impugna, no contaba la adenda al contrato de concesión, en donde se formalizó la fusión de las rutas 527 y 1505 con la ruta 550, con el refrendo respectivo por parte de la Aresep, tal y como lo establece la resolución RRG-5266-2005 [sic] del 2 de enero de 2006, por lo que dicho acto carecía de la eficacia jurídica respectiva, a pesar de que dichos ramales tuvieran un título habilitante vigente a nombre de la recurrente.*
6. *La ruta 550 originalmente concesionada a la recurrente, sufrió cambios en las condiciones operativas, al absorber las rutas 527 y 1505, en cuanto al aumento en el número de recorridos a realizar y los horarios, -según se desprende del artículo 7.10 de la sesión ordinaria de la Junta Directiva del CTP, 39-2013 del 13 de junio de 2013-, por lo tanto, no es de recibo, que la fusión no requería de refrendo por parte de la Autoridad Reguladora.*
7. *La resolución impugnada contiene todos los elementos del acto exigidos por la LGAP, para su validez, y en lo que se refiere a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.*

[...]”

- II. Que 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 y la gestión de nulidad, interpuestos por Transportes La Pampa Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013,

2.- Agotar la vía administrativa, 3.- Notificar a las partes, la presente resolución, 4.- Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.

- III. Que en la sesión 56-2015, del 05 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1033-DGAJR-2015, de cita, acordó entre otras cosas, 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 y la gestión de nulidad, interpuestos por Transportes La Pampa Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013.
- II. Agotar la vía administrativa.
- III. Notificar a las partes, la presente resolución.
- IV. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ARTÍCULO 12. Recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013. Expediente ET-080-2013.

La Junta Directiva conoce el oficio 1047-DGAJR-2015 del 27 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013.

Los señores *Eduardo Salgado Retana* y *Oscar Roig Bustamante* explican los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1047-DGAJR-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 13-56-2015

1. Declarar sin lugar, el recurso de apelación interpuesto por el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013.
2. Declarar sin lugar, la gestión de nulidad interpuesto por el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013.
3. Agotar la vía administrativa.
4. Notificar a las partes, la presente resolución.
5. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
6. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 5 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital N° 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, aprobó el «Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús» (Expediente OT-109-2012).
- II. Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la ARESEP, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta N° 227, del 23 de noviembre de 2012, corrigió errores materiales en la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012. (Expediente OT-109-2012).
- III. Que el 1 de julio de 2013, la Intendencia de Transporte (en adelante IT), mediante el memorando 718-IT-2013, inició el procedimiento para la aplicación del modelo de fijación extraordinario de tarifas de autobús, correspondiente al segundo semestre de 2013. (Folio 432).
- IV. Que el 12 de agosto de 2013, se realizó la convocatoria a audiencia pública, la cual se publicó en los diarios: La Nación, Diario Extra y en La Gaceta N° 154 el 13 de agosto de 2013. (Folios 480 al 482).
- V. Que el 17 de setiembre de 2013, la Dirección General de Atención al Usuario (en adelante DGAU), mediante el oficio 2677-DGAU-2013 y el 25 de setiembre de 2013, mediante el oficio 2737-DGAU-2013, , emitió el acta 93-2013, donde consta que se llevó a cabo la audiencia pública el día 10 de setiembre de 2013, a fin de exponer la propuesta de la Intendencia de Transporte para el ajuste, extraordinario de oficio, en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 829 al 842 y folio 850).
- VI. Que el 30 de setiembre de 2013, la DGAU, mediante el oficio 2795-DGAU-2013, emitió el “Informe de Oposiciones y Coadyuvancias”. (Folios 856 al 861).

- VII.** Que el 10 de octubre de 2013, la IT mediante la resolución 140-RIT-2013, resolvió el ajuste extraordinario de oficio para las rutas de transporte público del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. Dicha resolución fue publicada en La Gaceta N° 199 del 16 de octubre de 2013. (Folios del 1557 al 1674 y del 941 al 972).
- VIII.** Que el 21 de octubre de 2013, el Grupo Acuza Barveña Limitada, (en adelante Acuza), inconforme con lo resuelto, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folios del 1165 al 1188).
- IX.** Que el 30 de junio de 2015, la IT, mediante la resolución 088-RIT-2015, rechazó por el fondo la gestión de nulidad y el recurso de revocatoria interpuestos por Acuza, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folios del 2551 al 2567).
- X.** Que no consta en autos que la recurrente haya respondido el emplazamiento conferido.
- XI.** Que el 20 de julio de 2015, la IT, mediante el oficio 1030-IT-2015, rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, respecto al recurso de apelación interpuesto por Acuza. (Folios 2650 y 2651).
- XII.** Que el 21 de julio de 2015, la Secretaría de Junta Directiva, mediante el memorando 563- SJD-2015, remitió para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por Acuza, contra la resolución 140-RIT-2013. (Folio 2653).
- XIII.** Que el 27 de octubre de 2015, mediante el oficio 1047-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió el criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Acuza, contra la resolución 140-RIT-2013. (Correrá agregado a los autos).
- XIV.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 1047-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA DEL RECURSO Y LA GESTIÓN DE NULIDAD

a. NATURALEZA

El recurso interpuesto contra la resolución 140-RIT-2013, es el ordinario de apelación, al que le es aplicable lo establecido en los artículos 342 al 352 de la LGAP.

Además, la recurrente interpuso gestión de nulidad, a la cual le resulta aplicable lo establecido en los artículos 158 al 179 de la LGAP.

b. TEMPORALIDAD

La resolución impugnada fue publicada en La Gaceta N° 199 el 16 de octubre de 2013 (folios 941 al 972) y la impugnación fue planteada el 21 de octubre de 2013 (folios 1165 a 1188).

Conforme al artículo 346 inciso 1) de la LGAP, el recurso de apelación debe interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que vencía el 21 de octubre de 2013. Del análisis comparativo entre la fecha de publicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado por Ley, se concluye que la impugnación fue interpuesta dentro del plazo legal establecido.

En lo que refiere a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que ésta fue presentada de manera conjunta con el recurso en análisis, el 21 de octubre de 2013 y considerando que la resolución 140-RIT-2013 fue publicada el 16 de octubre de 2013, de conformidad con lo que dispone el artículo 175 de la LGAP en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, debe concluirse que la gestión de nulidad se presentó en tiempo, puesto que el plazo vencía el 17 de octubre de 2014.

c. LEGITIMACIÓN

Acuza, como operador de la ruta 425, está legitimada para impugnar -en la forma en que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 y 31 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

d. REPRESENTACIÓN

Según se indica en el recurso objeto del presente dictamen, éste fue interpuesto por el señor Jansen Zárate Villalobos, quien firmó como apoderado generalísimo sin límite de suma, de Acuza, representación que se encuentra acreditada dentro del expediente (folios 1187 y 1188).

Dicho esto, se concluye que el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestos por Acuza, son admisibles en cuanto a la forma, por lo que se procederá a su análisis por el fondo.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

A continuación, se procederá al análisis de los argumentos de inconformidad planteados por la recurrente, de la siguiente manera:

a) Sobre los aspectos de aplicación de la encuesta

- i. En las cotizaciones de la encuesta, no se respetó el criterio de que cada una debería cumplir requisito mínimo de contar la marca del producto.*

Al respecto la resolución 088-RIT-2015 -que resolvió el recurso de revocatoria-, en el Considerando I, indicó

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a las cotizaciones

Acerca de lo que afirma la recurrente en cuanto a que en las cotizaciones de la encuesta se podía variar la marca y el local de venta, que los precios debían considerar los impuestos y cualquier descuento normal y que no se respeta el criterio de que cada una debería cumplir con el requisito mínimo de contar con la marca del producto, cabe indicar que la encuesta tiene por finalidad medir los precios de los insumos para mantenimiento de los autobuses, como parte del modelo de fijación tarifaria. En efecto, para que la comparación sea válida, los productos deben tener características técnicas similares. En este modelo se establece que se entenderá por productos similares aquellos con “(...) características físicas y propiedades químicas equivalentes (...)”; de manera que la comparabilidad debe realizarse entre productos similares, pero no es indispensable que, en todos los casos, se trate de los mismos proveedores o marcas, ya que la encuesta debe reflejar en el tiempo los cambios que se observen en el mercado. Eso precisamente es lo que realiza la Intendencia en cuanto a este punto.

El INEC, en el proceso de verificación que realiza, recomienda los precios que deben mantenerse o eliminarse para permitir la comparabilidad de la mediana de los precios, además el procedimiento metodológico correspondiente al “Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús”, indica que:

“Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5, 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”. (Folios 2558 al 2559).

(...)

Con base en lo indicado en párrafos anteriores, cabe afirmar que el modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, indicó que el objetivo de la encuesta corresponde a la determinación de los precios de la canasta de insumos establecida en el punto 2.9 “Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento” de la resolución RJD-120-2012-Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús-, a través de cotizaciones provistas por diferentes proveedores. Por otra parte, en la sección de presentaciones y especificaciones se indicó que en la determinación del precio de los insumos puede variar la marca o local de venta. Así, en concordancia con el modelo vigente, la determinación del precio no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni el local de venta.

Por lo anterior, no lleva razón la recurrente, sobre este argumento.

- ii. Nótese que el informe de la encuesta por mandato de la resolución, debe ser incluido en los meses de junio y diciembre, sin embargo, dicho informe fue concluido por la Aresep y el INEC, hasta el 18 de julio de 2013, como se puede notar en los folios 23 y 24, del expediente.***

Al respecto, en el Por Tanto I, de la resolución RJD-120-2012, que estableció el “Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús” en el punto “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

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

(...)

En lo referente a la programación de las encuestas, la IT en el Considerando I de la resolución 088-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria-, manifestó:

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a la programación de las encuestas

Respecto a lo que afirma la recurrente en cuanto a que a pesar de que el informe de las encuestas deben estar concluidos en junio y diciembre de cada año, la Aresep concluye su informe hasta el 18 de julio de 2013, es necesario indicar que dicho informe es concluido en el mismo mes en que se realiza la encuesta y se remite al intendente mediante oficio 704-IT-2013/16850 del 28 de junio de 2013. Posteriormente el Intendente lo remite al INEC para su revisión y validación de los resultados, por lo que no lleva razón la recurrente en cuanto a este argumento. (Folio 2559).

(...)

En relación con lo anterior, el Considerando II.A.1 de la resolución 140-RIT-2013 – resolución recurrida-, sobre la participación del INEC, indicó:

(...)

“1. En cumplimiento con lo establecido en el inciso d) del artículo 6 de la ley 7593 y sus reformas, respecto a la obligación de la ARESEP de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos, se consideró conveniente la participación del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el presente estudio tarifario de oficio a nivel nacional, en aplicación de la metodología extraordinaria de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual se enmarca dentro de la Contratación Directa 2013CD-00235-ARESEP suscrita entre la ARESEP y esa institución, con el fin de que el INEC revisara y avalara los cálculos realizados por la Intendencia de Transporte para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento de la metodología extraordinaria. Es importante señalar que dentro de los alcances de la contratación se estableció que el INEC recomendaría los ajustes que debería realizar la Intendencia de Transporte, a fin de mantener la comparabilidad de los precios de los insumos entre la fijación actual y la fijación inmediata anterior, tal como lo señala la metodología aprobada por medio de la resolución RJD-120-2012.

En apego a lo señalado, la Intendencia de Transporte valoró las observaciones emitidas por el INEC y realizó los cambios pertinentes de conformidad con lo recomendado y la información adicional recabada.” (Folio 946).

(...)

Por otra parte, el informe ASIDE-0412-2013 del INEC del 18 de julio de 2013, dirigido a la IT, al cual se refiere la recurrente en su argumento, corresponde al análisis y recomendaciones derivadas de la revisión final de los precios de la encuesta realizada, las cuales se incluyeron en el informe de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento, oficio 772-IT-2013 del 24 de julio de 2013, el cual a su vez, se constituye en el Anexo 1 del

“Informe preliminar de estudio tarifario de oficio modalidad transporte remunerado de personas por autobús a nivel nacional”, (oficio 790-IT-2013 del 30 de julio de 2013), a partir del cual se solicitó la apertura del expediente y la convocatoria a audiencia pública, tal como consta en el oficio 789-IT-2013 (folios del 01 al 02).

Así las cosas, considera este órgano asesor que lleva razón la recurrente en cuanto a este punto, ya que el “Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses”, fue emitido el 24 de julio de 2013 (oficio 772-IT-2013) -folios 11 al 25-.

A pesar de lo anterior, en razón de que la fecha de emisión del informe de la encuesta no incidió en sus resultados y que la recurrente se limitó a señalar, que el informe de la encuesta no fue emitido en el momento que establece el modelo, sin proporcionar elementos adicionales que pudieran ser valorados, este órgano asesor no encuentra razones para modificar el acto recurrido.

- iii. Con respecto a la participación del INEC, la IT se limita únicamente a tomar recomendaciones de una manera discrecional para apoyar sus decisiones, sin que prevalezca un criterio uniforme, coherente y a derecho. Además de lo anterior, según los oficios visibles en el expediente, el INEC no habría revisado las cotizaciones realizadas por los proveedores, si ese hubiera sido el caso, habría eliminado del cálculo de la mediana todas aquellas cotizaciones en las cuales se presentan dudas y no cuentan con las formalidades mínimas.***

En atención al argumento anterior, la IT procedió a dar respuesta mediante la resolución 088-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria - en la cual indicó lo siguiente:

(...)

Respecto al argumento sobre los supuestos errores en la aplicación de la encuesta en cuanto a la documentación

Es necesario aclarar cada uno de los puntos tomados en cuenta en este argumento, por lo que la Intendencia expone lo siguiente:

Acerca de las recomendaciones del INEC: La Intendencia acepta las recomendaciones técnicas puntuales que el INEC realiza, por esa razón se realiza la contratación con ésta institución.

Acerca de la revisión de las cotizaciones por parte del INEC: Todas las cotizaciones tienen las formalidades mínimas que le dan validez administrativa para utilizar el dato que se obtiene, lo cual se incluye en la información suministrada al INEC para revisión. En el proceso de verificación que realiza el INEC, dicha institución

recomienda los precios que se deben mantener o eliminar para permitir la comparabilidad de la mediana de los precios. (Folio 2559).

(...)

Al respecto, se debe considerar que el INEC, mediante el oficio ASIDE-0412-2013 del 18 de julio de 2013, emitió recomendaciones sobre los precios de los insumos, como resultado de la aplicación de la encuesta en el mes de junio de 2013. (Folios 23 al 25).

En concordancia con lo anterior, la IT emitió el oficio 772-IT-2013 del 24 de julio de 2013, el cual corresponde al «Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses», en el cual se incluyeron las recomendaciones dadas por el INEC en el informe supra citado. Las razones de la participación del INEC en el proceso de realización de la encuesta, se indicaron en el Considerando II de la resolución 140-RIT-2013 – resolución recurrida-, de la siguiente manera:

1. En cumplimiento con lo establecido en el inciso d) del artículo 6 de la ley 7593 y sus reformas, respecto a la obligación de la ARESEP de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos, se consideró conveniente la participación del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el presente estudio tarifario de oficio a nivel nacional, en aplicación de la metodología extraordinaria de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual se enmarca dentro de la Contratación Directa 2013CD-00235-ARESEP suscrita entre la ARESEP y esa institución, con el fin de que el INEC revisara y avalara los cálculos realizados por la Intendencia de Transporte para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento de la metodología extraordinaria. Es importante señalar que dentro de los alcances de la contratación se estableció que el INEC recomendaría los ajustes que debería realizar la Intendencia de Transporte, a fin de mantener una comparabilidad de los precios de los insumos entre la fijación actual y la fijación inmediata anterior, tal como lo señala la metodología aprobada por medio de la resolución RJD-120-2012.

En apego a lo señalado, la Intendencia de Transporte valoró las observaciones emitidas por el INEC y realizó los cambios pertinentes de conformidad con lo recomendado y la información adicional recabada. (Folio 946).

(...)

Sobre este particular, considérese lo dispuesto en el Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario vigente-:

(...)

“El desarrollo de este estudio estará bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística, quien 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.”

(...)

“Las encuestas serán responsabilidad de DITRA. La ARESEP podrá realizar estas encuestas con su propio equipo técnico, o contratarlas externamente a una entidad competente para ese fin.”

(...)

En conclusión, la IT ejecutó la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento, en la cual, realizó las estimaciones y cálculos requeridos, considerando las recomendaciones emitidas por el INEC, lo cual no contraría lo establecido en el modelo tarifario (RJD-120-2012), ni lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

b. Sobre la cotización de Servicentro La Palma: al valor de precios individuales se le debe sumar el impuesto de ventas.

Al respecto, la IT mediante la resolución 088-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria -, en el Considerando I, indicó

(...)

Acerca de la cotización de Servicentro La Palma S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de Servicentro La Palma (folio 157) claramente se observa que el precio utilizado en el cálculo de la mediana de los insumos considera ya el impuesto de ventas. Si se suman los precios consignados en la factura para cada tipo de insumo, el dato resultante es de ¢2.154.140, monto que corresponde al total de la factura lo que evidencia que los precios ya incluyen el impuesto de ventas. En razón de lo anterior, no es necesario solicitar aclaración sobre la factura proforma, dado que la información aritmética es correcta. (Folio 2559).

(...)

Esta asesoría, realizó un análisis utilizando los datos contenidos en la factura proforma proporcionada por Servicentro La Palma, con el objetivo de verificar si existe algún tipo de

inconsistencia en el tratamiento del impuesto de ventas, respectivo. Para efectos de realizar la comparación necesario, se verificaron las líneas correspondientes a aceite de motor y aceite para diferencial, insumos que se encuentran contenidos en la referencia brindada en el cuadro 5 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-. (Expediente OT-109-2012).

El detalle del análisis realizado, se presenta a continuación:

Primeramente, se transcriben los valores de los insumos contenidos en la factura proforma de Servicentro La Palma:

<i>Cantidad</i>	<i>Descripción</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Valor</i>
55	<i>Aceite Motor 15W40 Galón Enersol</i>	10.100,00	€555.500,00
55	<i>Aceite Transmisión Galón</i>	14.400,00	€792.000,00
55	<i>Aceite Diferencial Galón</i>	14.400,00	€792.000,00
12	<i>Líquido de frenos GIMA Pinta</i>	1.220,00	€14.640,00
Total			€2.154.140,00

Fuente: Folio 157

De igual manera, se adjunta el detalle de los totales e impuesto de ventas contenidos en el documento de cotización:

<i>Detalle</i>	<i>Monto</i>
<i>Sub total</i>	1.906.318,58
<i>Impuesto de ventas</i>	247.821,42
Total	€2.154.140,00

Posteriormente, con el objetivo de determinar si se presentan diferencias entre la sumatoria de los valores unitarios de los insumos y el valor total de la factura, considerando el impuesto de ventas, se presenta el siguiente detalle de comparación:

<i>Descripción</i>	<i>Monto</i>
A= Σ <i>Valor de los insumos contenidos en la factura Proforma</i>	€2.154.140,00
B= <i>Valor de saldo de la factura con impuesto de ventas incluido</i>	€2.154.140,00
<i>Diferencia (A-B)</i>	€0,00

Fuente: Folio 157

Del análisis anterior, se desprende que los impuestos correspondientes a cada valor de los insumos de la factura proforma del Servicentro La Palma, fueron incluidos, tal como lo indica el

Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

- c. El modelo de ajuste extraordinario es claro y no deja dudas en el sentido de que los precios de los aceites son por estañón de 55 galones (208,21 litros) y el tipo de aceite es 15W40. Por lo tanto, en la cotización de aceites de la empresa Re-Re S.A., se debe tomar en cuenta el ítem del precio de estañón marca Abro 15W40, con precio de ¢ 332.008,00, lo que resulta en ¢ 1.594,58 por litro. Esto por cuanto, los 3 ítems adicionales cotizados corresponden al mismo aceite en otras presentaciones cuyos contenidos son: pichinga de 5 galones, galón y cuarto de aceite, lo cual contradice lo definido en el modelo mismo.*

Al respecto, mediante el oficio ASIDE-0412-2013 del 18 de julio de 2013, el INEC emitió recomendaciones sobre los precios de los insumos, y señaló:

(...)

“Propuesta Excluir: en esta hoja se señalan los precios de algunos insumos que se cotizaron en el mes de junio del 2013 pero se recomienda excluir del análisis para el cálculo de la mediana, ya que una vez realizada la verificación respectiva, se pudo determinar que estos precios no son comprables con los que se obtuvieron en diciembre de 2012; principalmente porque tienen marcas o unidades de medida diferentes. Además, se excluyen algunos precios que se considera que presentan variaciones de precios muy altas (positivas y negativas) y se pueden considerar como valores extremos, que pueden estar afectadas por el precio o especificaciones en diciembre 2012.” (Folio 23).

Ahora bien, con respecto al impuesto de ventas ya en el expediente ET-004-2013, folio 491, se corrobora que los precios registrados en la cotización de Importaciones RE RE S.A. no contengan el impuesto de ventas por lo que se incluyen para el cálculo de la mediana.

(...)

Sobre el argumento presentado por la recurrente, cabe indicar que la IT mediante la resolución 088-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria – en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de la cotización de Re-Re S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de Re-Re S.A., se debe indicar que se toman en cuenta los insumos que son

comparables con la encuesta de diciembre 2012 por lo que el aceite Abro 15W40 indicado por el recurrente no es cotizado para esa ocasión, lo cual lo descarta para el cálculo de la mediana de junio 2013. Cabe señalar que el “cuadro 5. Canasta de Insumos” establecido en la metodología, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por litro de acuerdo al insumo. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por litro, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual con el fin de garantizar la trazabilidad. (Folios 2559 al 2560)

(...)

Sobre este particular, considérese lo dispuesto en el Por Tanto I, apartado 2.9 de la resolución RJD-120-2012 –modelo de ajuste extraordinario vigente-, que indica:

(...)

“El desarrollo de este estudio estará bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística, quien 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.”

(...)

De lo anterior se desprende, que la exclusión de la presentación del insumo indicado por la recurrente, de la encuesta de la canasta de insumos, se fundamentó en el análisis técnico realizado por la IT a partir de las recomendaciones del INEC, lo que no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Por lo anterior, no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

- d. Sobre la cotización de aceites Colonotex: La Intendencia aduce que como el precio utilizado en la encuesta de Diciembre de 2012 era confiriendo descuentos por pago de contado y por compras múltiples lo cual es una promoción y no la pueden recibir todos los autobuseros por disponibilidad de flujo de caja.***

Sobre este argumento, la IT mediante la resolución 088-RIT-2015 – que resolvió el recurso de revocatoria –en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de la cotización de Colonotex S.A.: En cuanto a lo argumentado sobre la cotización de la empresa Colonotex S. A. (Folio 240), se debe indicar que ese es el documento que envía la empresa, mediante correo electrónico del señor Joel Salgado recibido el Lunes 10 de junio de 2013 a las 11:20 horas según consta en folio 239. Dicho documento no contiene ninguna observación con respecto a descuentos por volumen como la que indica el recurrente en el folio 1068. Por esa razón no se entra a analizar el argumento planteado por cuanto se trata de un documento aportado por la empresa cotizante con posterioridad al análisis de la información que se considera para la determinación de la variación en el valor de los insumos. Incluso para la fecha de presentación del documento por parte de la empresa cotizante ya se había enviado a publicar la fecha de realización de la audiencia con base en la cual se informa a los interesados de los ajustes propuestos en las tarifas vigentes a esa fecha.

También es importante señalar que en el caso de la empresa Colonotex S.A., el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013 recomienda la modificación de precios ya que en la verificación se determina que no corresponden al mismo tipo de precio que se obtiene en diciembre 2012. (Folio 2560).

(...)

Con el objetivo de realizar un análisis sobre los argumentos presentados por la recurrente, en relación a la cotización suministrada por Colonotex S.A (folio 240), se extrae de la información contenida en dicho documento, lo siguiente:

Detalle Cotización Colonotex S.A	
Nombre	Precio
URSA PREMIUM TDX PLUS 15W40 ESTAÑ	565.424,75
URSA SUPER PLUS TD 15W40 ESTAÑON	520.788,59
MULTIGEAR LUB EP 85W90 ESTAÑON	481.059,76
MULTIGEAR LUB EP 85W140 ESTAÑON	550.524,63
WAGNER LIQ.FRENOS 8.45 OZ DOT3	980,03
HOVALINE BRAKE FLUID 12 ONZ (12 UNIDADES)	26.076,00
GRASA MARFAK MULTIPURPOSE 120 LBS	219.559,95
sub total	€2.364.413,71
Subtotal	2.364.413,71
Descuento	354.515,04
Impuesto	261.286,83
Transporte	0,00
Total documento	€2.271.185,50

En el detalle anterior, puede observarse que se incluyen los precios sin impuestos y sin descuentos para cada tipo de insumo en las presentaciones indicadas. Posteriormente, se señala el descuento otorgado por el proveedor, así como el monto correspondiente al impuesto de ventas, el cual corresponde a un 13%, tal como lo establece la Ley de Impuesto General sobre Ventas N° 6826.

La información de cada uno de los insumos de la cotización de Colonotex, fue incluida por la IT en la base original de cotizaciones de la encuesta de insumos de mantenimiento correspondiente al mes de junio de 2013, según consta en archivo digital (folio 25). Para ilustrar el detalle de la información incluida con la determinación del precio por litro, tal como se solicita en el modelo de fijación extraordinaria, en lo concerniente a la canasta de insumos, se muestra a continuación:

Estimación precio base original

Nombre	Cantidad	Unidad	Precio (Sin descuento)	Precio + impuesto	Precio x Litro
URSA	55	Galones	565.424,75	638.929,97	3.068,86
URSA	55	Galones	520.788,59	588.491,11	2.826,60
MULTIGER	55	Galones	481.059,76	543.597,53	2.610,97
MULTIGER	55	Galones	550.524,63	622.092,83	2.987,99
WAGNER	249	ML	980,03	1.107,43	4.442,62
HAVOLINE	4248	ML	26.076,00	29.465,88	6.936,41
MARFAK	120	LB	219.559,95	248.102,74	4.558,13
Totales			€2.364.413,71	€2.671.787,49	

Fuente: Folio 25 expediente ET-080-2013.

Según lo anterior, puede observarse que las estimaciones del precio por litro fueron realizadas contemplando que los precios de los insumos no cuentan con el descuento otorgado por el proveedor, además se incluyó el impuesto de ventas correspondiente.

También la información de los precios de cada una de las cotizaciones, fue remitida por la IT mediante el oficio 729-IT-2013, al INEC para su revisión y aval, de acuerdo con la contratación directa 2013CD-000235-ARESEP. El INEC mediante el oficio UIP-026-2013 indicó, que varios precios deben de ser verificados por medio de consulta a las proformas originales, a los proveedores u algún otro medio que permita determinar si los cambios observados en los precios están correctos y deben de utilizarse en los cálculos respectivos.

Así mismo, la verificación de precios realizada por la IT a solicitud del INEC, fue remitida mediante el oficio 745-IT-2013, a partir del cual, dicha Institución procedió a generar las recomendaciones sobre la eliminación, exclusión y modificación de precios. Para efectos de análisis de la cotización de Colonotex S.A, el INCEC recomendó modificar los precios, ya que en la verificación se determinó que no correspondían al mismo tipo de precios, que se obtuvo en diciembre de 2012.

A continuación, se presenta un detalle de los precios sugeridos por el INEC:

Estimación precio Modificado por recomendación del INEC

Nombre	Cantidad	Unidad	Precio (con descuento)	Precio (con descuento)+impuesto	Precio x Litro	Propuesta modificar
--------	----------	--------	------------------------	---------------------------------	----------------	---------------------

						precio INEC
URSA	55	Galones	480.611,04	543.090,47	3.068,86	543.090,43
URSA	55	Galones	442.670,30	500.217,44	2.826,60	500.217,44
MULTIGEAR	55	Galones	408.900,80	462.057,90	2.610,97	462.057,90
MULTIGEAR	55	Galones	467.945,94	528.778,91	2.987,99	528.778,87
WAGNER	249	ML	980,03	1.107,43	4.442,62	
HAVOLINE	4248	ML	22.164,60	25.046,00	6.936,41	25.046,00
MARFAK	120	LB	186.625,96	210.887,33	4.558,13	210.887,27
Totales			€2.009.898,66	€2.271.185,48		

Fuente: Folio 25 expediente ET-080-2013.

Con respecto al detalle anterior, en el cual se muestra el tratamiento de los precios de la cotización de Colonotex S.A. y el precio recomendado por el INEC, se debe indicar que el mismo consideró el descuento otorgado por el proveedor y a su vez, los impuestos de venta correspondientes.

En referencia al análisis realizado por el INEC y la IT, es importante señalar lo indicado en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-, en el Por Tanto I, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, sección “Cotización”:

(...)

“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.” El resaltado y subrayado no es del original.

(...)

De lo anterior, se puede concluir que los precios incluidos en la encuesta de insumos de mantenimiento del mes de junio de 2013, a partir de la información de la cotización suministrada por Colonotex S.A., y de las recomendaciones dadas por el INEC, incluyeron los descuentos e impuestos en concordancia con lo establecido en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-.

Por lo anterior, no lleva razón la recurrente sobre este argumento.

- e. **En cuanto a los argumentos e, f e i, sobre las unidades de referencia empleadas para determinar los precios del líquido de frenos, la grasa multiuso y el neumático, en la encuesta de insumos de mantenimiento.**

Al respecto, la IT mediante la resolución 088-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria - en el Considerando I, sobre los argumentos de las unidades de referencia, de los insumos

correspondientes a líquido de frenos, grasa y neumático, señaló a folios 2560 al 2561, lo siguiente:

(...)

-Acerca de la conversión de pintas a litros del líquido de frenos: En cuanto a este argumento, respecto a las cotizaciones relacionadas con la conversión a pintas el “cuadro 5. Canasta de Insumos” establecido en la metodología, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por litro. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por litro, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual con el fin de garantizar la trazabilidad, donde ya se ha corroborado las cantidades en la encuesta de diciembre 2012 y en los casos señalados por el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013.

Respecto al caso de FERCU S.A. (folio 1155) aportado como prueba por el recurrente, se presenta una discrepancia con respecto a la factura proforma que aporta la empresa al momento de realizar la encuesta, donde se cotiza el precio del líquido de frenos en presentaciones de 12 litros (Folio 206), dato que se utiliza para los cálculos, de manera que no hay ninguna actuación contraria a la técnica o al derecho por parte de esta Intendencia.

Acerca de la cubeta de grasa de 50 kilos: En cuanto los argumentos del recurrente respecto a las cotizaciones relacionadas con la conversión a cubeta el “cuadro 5. Canasta de Insumos” que establece la metodología vigente, lo que indica son unidades de referencia, para obtener el precio por kilo. A partir de lo anterior, lo que hace la Intendencia es obtener el precio por kilo, manteniendo la comparabilidad entre la cotización anterior y la actual, con el fin de garantizar la comparabilidad y trazabilidad, además que se corroboran los datos ya en la encuesta de diciembre 2012 y en los casos señalados por el INEC en el oficio ASIDE-0412-2013.

(...)

Acerca de las cotizaciones del insumo neumáticos: En lo referente a los neumáticos, la metodología solo hace referencia a “neumático para el tamaño de llanta indicado”, por lo que se toman en cuenta aquellas cotizaciones de neumáticos que hacen los proveedores.

(...)

De lo anterior, cabe señalar que las unidades de referencia a utilizar para la determinación del precio por litro del líquido de frenos, por kilogramo de la grasa y del neumático en las cotizaciones de la encuesta respectiva, se indican en la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad

autobús-, en el Por Tanto I, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, en el cuadro 5 del punto de “presentaciones y especificaciones de los insumos”, donde las unidades de medida para estos corresponden a:

- *Líquido de frenos: Caja de 12 pintas.*
- *Grasa: Cubetas de 50 kilos.*
- *Neumático: Para el tamaño de llanta indicado.*

Al respecto, mediante el oficio 553-IT-2013 (folio 51), la IT remitió a diferentes proveedores una solicitud de cotización con las unidades de referencia indicadas anteriormente, como parte del proceso de ejecución de la encuesta para la determinación de la mediana de los precios de la canasta de insumos al mes de junio de 2013. Nótese que de la misma manera se solicitó, para la encuesta correspondiente al mes de diciembre de 2012, según consta en el oficio 116-IT-2012 del 4 de diciembre de 2012 (folio 73, ET-004-2013).

Por otra parte, en respuesta a las oposiciones, la IT en el Considerando II de la resolución recurrida -140-RIT-2013-, indicó:

(...)

“Que para efectos de la conversión de la pinta a su equivalente a litros se utilizó como referencia una conversión de 355 ml por pinta, salvo que la factura detallara claramente otra unidad de medida, como por ejemplo mililitros u onzas. Además es importante que en aras de mantener una comparabilidad de precios entre la fijación actual y la fijación intermedia anterior, se aplicó la misma fórmula de conversión, hechos que son verificables en la hoja de cálculo base de la encuesta de insumos para líquido de frenos (folio 25)”.

(...)

“Que para efectos de la conversión de las cotizaciones remitidas para la grasa multiuso se utilizó la conversión de cubeta en su equivalente de 50 kilos, tal como se indica en la resolución RJD-120-2012. Para las demás cotizaciones se empleó la conversión equivalente en kilogramos o libras de acuerdo con la información suministrada por el proveedor para cada tipo de presentación. Cabe señalar que en todos los casos se mantuvo la consistencia en el proceso para hacer que los precios “de los insumos fueran comparables entre la fijación tarifaria actual y la fijación tarifaria anterior”.

(...)

“Que los precios de los neumáticos de la cotizaciones remitidas para la presente fijación son comparables con los precios utilizados en la última fijación inmediata anterior, si se observan las cotizaciones objetadas se nota que los precios de los

insumos, es llanta, recauche y neumático se refieren al mismo tipo de llanta”. (Folios 1571 y 1572).

(...)

En razón de lo indicado en los párrafos anteriores, la IT realizó la solicitud de cotización de la canasta de insumos a los proveedores, en apego a lo indicado en la resolución RJD-120-2012 - modelo de ajuste extraordinario vigente-. Sin embargo, en varias de las facturas proforma suministradas (folios 153 al 290), los establecimientos de venta cotizaron distintas unidades de medida, debido a las diferentes presentaciones de líquido de frenos que se venden en el mercado, al igual que para la grasa multiuso. En cuanto al neumático, la IT indicó que para efectos de la resolución recurrida, se incorporaron las cotizaciones que los proveedores proporcionaron en referencia a la solicitud remitida.

En virtud de las respuestas de los proveedores, a las solicitudes realizadas por la IT para determinar el precio de los insumos de mantenimiento y del análisis técnico realizado por dicha dependencia, a partir de la información proporcionada, cuyo resultado motivó lo dispuesto en la resolución recurrida, es que este órgano asesor considera que lo actuado no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referido a la discrecionalidad al dictar actos administrativos.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

f. En cuanto al argumento g, sobre la incorporación de las marcas de las llantas, para el cálculo de la mediana en la definición de los costos.

En cuanto al argumento indicado en la referencia, la Junta Directiva mediante la resolución RJD-143-2014, la cual resolvió el recurso de apelación de Autotransportes Desamparados S.A, contra la resolución 140-RIT-2013, indicó:

(...)

“En cuanto al argumento indicado en la referencia, la IT mediante la resolución 044-RIT-2014 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria – indicó:

“En el caso particular de las llantas, el INEC recomendó excluir algunas cotizaciones por considerar que no son comparables con los precios anteriores, no así en los casos a que se refiere cuyos precios se mantienen como parte de la encuesta.”

(...)

Asimismo, en el Por Tanto I de la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

“Los precios cotizados que se utilizarán para fines tarifarios corresponden al mismo tipo de producto indicado en el cuadro 5, pudiendo variar la marca y el local de venta

(...)

De igual forma, como se indicó previamente en este dictamen, en el apartado IV.a., en concordancia con el modelo vigente, la determinación del precio, no se encuentra vinculada con la marca de un insumo ni el local de venta.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

- g. En la cotización de Aros y Llantas Mundiales, no queda claro si el precio unitario de los mismos incluye o no, el impuesto de ventas.***

Al respecto, la IT mediante la resolución 088-RIT-2015 –que resolvió el recurso de revocatoria - en el Considerando I, indicó:

(...)

Acerca de las cotizaciones del insumo llantas: La cotización de Aros y Llantas Mundiales (folio 216), sí incluye el impuesto de ventas, ya que en la factura se indica que cada insumo tiene el impuesto de ventas incluido, el cual se utiliza correctamente para el cálculo de la mediana. De acuerdo a la metodología vigente se deben de tomar en cuenta las cotizaciones de precios de llantas nuevas con la especificación 295/80R22.5, en este caso los precios cotizados por Aros y Llantas Mundiales cumplen con lo establecido en la metodología por lo que son tomadas en cuenta para el cálculo de la mediana. (Folio 2561).

(...)

Bajo esta línea de análisis, en el Por Tanto I de la resolución RJD-120-2012 -modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-, apartado “2.9 Encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento”, se indicó:

(...)

Los precios deben considerar los impuestos aplicables y cualquier descuento comercial normal que otorgue el proveedor”

(...)

Ante esta situación, este órgano asesor consideró conveniente analizar la información contenida en la factura proforma 8862505 de Aros y Llantas Mundiales (folio 216), para determinar si el documento mencionado contiene información referente al impuesto de ventas.

A continuación, se presenta un extracto de la información contenida en la cotización de Aros y Llantas Mundiales:

Cantidad	Código	Descripción	Precio IVI	Subtotal
1	AE2958022TLHN	AEULUS 295-80-22.5 HN 257 18 CAPAS TACO LISO	184.000,00 IVI	184.000,00
1	AE2958022T355	AEULUS 295-80-22.5 HN TACO 355 18 CAPAS	189.000,00 IVI	189.000,00
1	AE29580225TTH	AEULUS 295-80-22.5 HN TACO HN353	190.000,00 IVI	190.000,00
			0,00	563.000,00
Descuento				0
I.V.I				64.769,91
TOTAL I.V.I				563.000,00

Fuente: Folio 216, expediente ET-080-2013

Según el detalle anterior, la cotización suministrada por el proveedor indicó que para cada insumo, el precio contiene el impuesto de ventas respectivo.

Por lo anterior, considera este órgano asesor que, no lleva razón la recurrente, en cuanto a este argumento.

- j. No existe motivo del acto administrativo, por lo que la resolución recurrida está viciada de nulidad.**

Al respecto, la IT en su resolución 088-RIT-2015 –resolución que resolvió el recurso de revocatoria- indicó:

(...)

Consta en autos que todo ello ha sido fielmente cumplido, por lo que la resolución recurrida se encuentra suficientemente motivada mediante la utilización de los parámetros establecidos en el Modelo de Ajuste Extraordinario y valorados por un profesional en estadística, por cuanto es suficiente para confirmar que no se encuentra ningún vicio en el motivo de dicha resolución al contarse con resultados objetivos que el profesional determina una vez procesados los datos obtenidos de la encuesta, además se contrata en esta ocasión al Instituto Nacional de Estadísticas y

*Censos (INEC) para la revisión de los precios cotizados, el cual realiza recomendaciones al respecto, las cuales son acogidas por la Intendencia, (...).
(Folio 2564)*

Efectivamente, luego del análisis supra expuesto y de lo indicado por la IT en la resolución 088-RIT-2015, se constata que el motivo del acto administrativo plasmado en la resolución 140-RIT-2013, se encuentra apegado al modelo adoptado mediante la resolución 120-RIT-2012.

En complemento a lo anterior y en cuanto a la supuesta nulidad mencionada, conviene recordar, que las razones para anular los actos administrativos, residen en los artículos 158 al 179 y 223 de la LGAP, y que son la falta o imperfección (vicio) de algún elemento del acto o que el acto impugnado sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, entendida como sustancial, la formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final adoptada en aspectos importantes, o bien, cuya omisión causare indefensión al administrado, lo cual no se considera que haya ocurrido en la especie fáctica del caso sub exámine.

En cuanto a la validez de la resolución impugnada, se le debe comunicar a la recurrente, que de conformidad con el artículo 158 de la LGAP, la resolución contiene todos los elementos para su validez. Lo anterior se verifica con el cumplimiento y presencia íntegra, de todos los elementos que lo constituyen, tanto formales como sustanciales.

Estos elementos a los que hacemos referencia, tanto la doctrina nacional como la misma LGAP, los distingue entre formales y sustanciales. Entre los elementos formales, se encuentran el sujeto, el procedimiento y la forma; y entre los sustanciales o materiales resaltan el motivo, el contenido y el fin.

De tal suerte, que el contenido del acto constituye el efecto jurídico, el cambio que introduce en el mundo jurídico, es por así decirlo; la parte dispositiva del acto.

Por su parte, el motivo como elemento sustancial del acto administrativo, es el presupuesto jurídico, el hecho condicionante que da génesis al acto administrativo.

Así las cosas, con fundamento en lo analizado en el presente criterio, al no presentarse vicio alguno en los elementos del acto administrativo, que implique su nulidad y en lo que se refiere a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan omisiones o defectos que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso, de conformidad con el artículo 223 de la LGAP.

En cuanto a la gestión de nulidad concomitante interpuesta por Acuza, no lleva razón la recurrente en su argumento, ya que la resolución que impugna, no es un acto nulo, porque contiene todos los elementos del acto (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), exigidos por la LGAP, ya que:

- Fue dictado por el órgano competente, es decir, por la Intendencia de Transporte (artículos 129 y 180, sujeto).
- Fue emitido por escrito, como corresponde (artículos 134 y 136, forma).
- De previo a su dictado, se realizaron los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley (artículo 129, procedimiento).
- Contiene un motivo legítimo y existente (artículo 133, motivo).
- Estableció en su parte considerativa, las razones que sustentaron la decisión del órgano competente (artículos 131, fin y 132, contenido).

Así las cosas, no deviene en nula la resolución impugnada, pues contiene todos los elementos del acto exigidos por la LGAP, para su validez (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), y en lo referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.

V. CONCLUSIONES

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

- a. Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación interpuesto por el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013 resulta admisible, puesto que fue presentado en tiempo y forma.
- b. Desde el punto de vista formal, la gestión de nulidad interpuesta por el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013 resulta admisible, puesto que fue presentada en tiempo y forma.
- c. En concordancia con el modelo vigente -RJD-120-2012-, para la realización de la encuesta de insumos, la determinación del precio no se encuentra vinculada con la marca de un insumo, ni con el local de venta.
- d. El “Informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de buses”, fue emitido el 24 de julio de 2013 (oficio 772-IT-2013), a pesar de que según el modelo tarifario debió concluirse en el mes de junio. Sin embargo, esto no incidió en los resultados de la encuesta.

- e. *La IT ejecutó la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento y realizó las estimaciones y cálculos requeridos, considerando las recomendaciones emitidas por el INEC, lo cual no contraría lo establecido en el modelo tarifario (RJD-120-2012), ni lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP.*
- f. *Los impuestos correspondientes a cada valor de los insumos, de la factura proforma del Servicentro La Palma, fueron incluidos, tal como lo indica la resolución RJD-120-2012 -Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-.*
- g. *La exclusión del precio del aceite 15W40 en estañón de 55 galones, de la cotización suministrada por Importaciones Re-Re S.A, se fundamentó en el análisis técnico realizado por la IT, a partir de las recomendaciones del INEC, lo que no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP.*
- h. *Los precios incluidos en la encuesta de insumos de mantenimiento del mes de junio de 2013, a partir de la información de la cotización suministrada por Colonotex S.A., y de las recomendaciones dadas por el INEC, incluyeron los descuentos e impuestos, en concordancia con lo establecido en la resolución RJD-120-2012 -Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús-.*
- i. *En virtud de las respuestas de los proveedores a las solicitudes realizadas por la IT, para determinar el precio de los insumos de mantenimiento y del análisis técnico realizado por la IT, lo actuado no contraría lo dispuesto en los artículos 15 al 17 de la LGAP, referidos a la discrecionalidad para dictar los actos administrativos.*
- j. *Los precios de la cotización suministrada por la empresa Aros y Llantas Mundiales, incluyen el impuesto de ventas respectivo.*
- k. *La resolución impugnada contiene todos los elementos del acto exigidos por la LGAP, para su validez (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), y en referente a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan vicios que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso. En consecuencia, no hay base jurídica para concluir que la misma sea nula.*

[...]"

- IV. Que 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 el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013, **2.-** Declarar sin lugar, la gestión de nulidad interpuesta por el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013, **3.-** Agotar la vía administrativa, **4.-** Notificar a las partes, la presente resolución, **5.-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- V. Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1047-DGAJR-2015, de cita, acordó entre otras cosas, 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 el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013.
- II.** Declarar sin lugar, la gestión de nulidad interpuesta por el Grupo Acuza Barveña Limitada, contra la resolución 140-RIT-2013.
- III.** Agotar la vía administrativa.
- IV.** Notificar a las partes, la presente resolución.
- V.** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ARTÍCULO 13. Recurso de apelación interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012. Expediente ET-191-2012.

La Junta Directiva conoce el oficio 1036-DGAJR-2015 del 22 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012.

El señor *José Andrés Meza Villalobos* explica los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1036-DGAJR-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 14-56-2015

1. Rechazar de plano por inadmisibles, el recurso de apelación interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 5 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante *Aresep*) mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital N° 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, resolvió entre otras cosas, establecer el *Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*. (Expediente OT-109-2012).
- II. Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la ARESEP, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta N° 227, del 23 de noviembre de 2012, corrigió errores materiales en la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012. (Expediente OT-109-2012).
- III. Que el 7 de noviembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante el oficio 058-COR-2012, procedió con la apertura del expediente tarifario ET-191-2012 y solicitó la convocatoria a audiencia pública para el estudio tarifario de oficio del servicio de transporte público remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 1 a 2).
- IV. Que el 8 de noviembre de 2012, se publicó en el Alcance Digital N° 176 a La Gaceta N° 216 del 8 de noviembre de 2012, así como en La Extra y la Prensa Libre, la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta de ajuste extraordinario de oficio en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 276 a 278).
- V. Que el 3 de diciembre de 2012, mediante los oficios 2682-DGAU-2012 y 2683-DGAU-2012, la entonces Dirección General de Participación al Usuario, emitió el acta N° 119-2012, donde consta que se llevó a cabo la audiencia pública el día 29 de noviembre de 2012, a fin de exponer la propuesta para el ajuste,

extraordinario de oficio, en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 5528 y 4991 al 5012).

- VI. Que el 3 de diciembre de 2012, mediante el oficio 2692-DGPU-2012, se rindió el informe de oposiciones y coadyuvancias. (Folios 5039 al 5043).
- VII. Que el 14 de diciembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante la resolución 1015-RCR-2012, publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 resolvió entre otras cosas: Fijar las tarifas para las rutas de transporte público, modalidad autobús. (Folios 6242 a 6399 y 5784 a 5941).
- VIII. Que el 19 de diciembre de 2012, la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, inconforme con lo resuelto interpuso una solicitud de corrección de error material o recurso de revocatoria con apelación en subsidio, contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012. (Folios 5611 a 5613).
- IX. Que el 2 de mayo de 2013, la Intendencia de Transporte (IT) mediante la resolución 068-RIT-2013, rechazó por el fondo el recurso de revocatoria presentado por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales y emplazó a las partes ante el superior. (Folios 6665 a 6675).
- X. Que no consta en autos, que la recurrente haya respondido el emplazamiento conferido.
- XI. Que el 29 de julio de 2015, la IT mediante el oficio 1088-IT-2015, rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, respecto al recurso de apelación en subsidio presentado por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folio 7268 a 7269).
- XII. Que el 4 de agosto de 2015, mediante el memorando 604-SJD-2015, la Secretaría de Junta Directiva, trasladó para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación en subsidio interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folio 7276)
- XIII. Que el 22 de octubre de 2015, mediante el oficio 1036-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió su criterio respecto al recurso de apelación en subsidio interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012. (Correrá agregado a los autos).
- XIV. Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 1036-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

1. NATURALEZA

El recurso interpuesto es el ordinario de apelación, al cual se le aplican las disposiciones contenidas en los artículos 342 a 352 de la LGAP y sus reformas.

2. TEMPORALIDAD

La resolución recurrida fue publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 (folios 5784 a 5941) y la impugnación fue planteada el mismo 19 de diciembre de 2012 (folios 5611 a 5613).

Cabe señalar, que por memorando 1029-RG-2012 se decretó que las instalaciones de la ARESEP se encontrarían cerradas por motivo de vacaciones de fin y principio de año, en el período comprendido entre los días 24 de diciembre de 2012 al 4 de enero de 2013.

Del análisis comparativo entre la fecha de comunicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado en el artículo 346.1 de la LGAP, y que vencía el 7 de enero de 2013, se concluye que la impugnación se presentó dentro del plazo legal establecido.

3. LEGITIMACIÓN

Con respecto a la legitimación activa, cabe indicar que la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, está legitimada para impugnar -en la forma en la que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 y 31 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

4. REPRESENTACIÓN

De conformidad con los artículos 282 incisos 1) y 2), 229, 283 y 293 de la LGAP, en concordancia con lo establecido en los artículos 102 y 103 del Código Procesal Civil y el artículo 2 de la Ley 8220, no consta en el propio escrito recursivo ni en el expediente, documento autenticado, certificación notarial o registral en donde se acreditara que el señor Alexander Céspedes Calderón, se encuentra facultado para actuar en representación de Gerardo Adilio Madriz Morales. En virtud de lo anterior, y a falta de prueba idónea de la cual se pudiera verificar dicha condición, resulta inadmisibles dicha gestión.

Dicho esto, se concluye que el recurso de interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, es inadmisibles en cuanto a la forma, por falta de representación, por lo que se prescinde de realizar el análisis por el fondo.

III. CONCLUSIÓN

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

El recurso de apelación, interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, desde el punto de vista formal, resulta inadmisibile, por falta de representación.

[...].”

- II.** Que 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 inadmisibile, el recurso de apelación interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012; **2-** Agotar la vía administrativa; **4-** Notificar a las partes, la presente resolución; **5-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III.** Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1036-DGAJR-2015 de cita, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESUELVE:

- I.** Rechazar de plano por inadmisibile, el recurso de apelación interpuesto por la Empresa Gerardo Adilio Madriz Morales, contra la resolución 1015-RCR-2012.
- II.** Agotar la vía administrativa.
- III.** Notificar a las partes, la presente resolución.
- IV.** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ARTÍCULO 14. Recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012. Expediente ET-191-2012.

La Junta Directiva conoce el oficio 1037-DGAJR-2015 del 22 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012.

El señor **José Andrés Meza Villalobos** explica los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1037-DGAJR-2015, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 15-56-2015

1. Rechazar de plano por inadmisibile, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 5 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante *Aresep*) mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital N° 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, resolvió entre otras cosas, establecer el *Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*. (Expediente OT-109-2012).
- II. Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la ARESEP, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta N° 227, del 23 de noviembre de 2012, corrigió varios errores materiales contenidos en la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012. (Expediente OT-109-2012).
- III. Que el 7 de noviembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante el oficio 058-COR-2012, procedió con la apertura del expediente tarifario ET-191-2012 y solicitó la convocatoria a audiencia pública para el estudio tarifario de oficio del servicio de transporte público remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 1 a 2).

- IV.** Que el 8 de noviembre de 2012, se publicó en el Alcance Digital N° 176 a La Gaceta N° 216 del 8 de noviembre de 2012, así como en La Extra y la Prensa Libre, la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta de ajuste extraordinario de oficio en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 276 a 278).
- V.** Que el 3 de diciembre de 2012, mediante los oficio 2682-DGAU-2012 y 2683-DGAU-2012, la entonces Dirección General de Participación al Usuario, emitió el acta N° 119-2012, donde consta que se llevó a cabo la audiencia pública el día 29 de noviembre de 2012, a fin de exponer la propuesta para el ajuste, extraordinario de oficio, en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 5528 y 4991 al 5012).
- VI.** Que el 3 de diciembre de 2012, mediante el oficio 2692-DGPU-2012, se rindió el informe de oposiciones y coadyuvancias. (Folios 5039 al 5043).
- VII.** Que el 14 de diciembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante la resolución 1015-RCR-2012, publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 resolvió entre otras cosas: Fijar las tarifas para las rutas de transporte público, modalidad autobús. (Folios 6242 a 6399 y 5784 a 5941).
- VIII.** Que el 19 de diciembre de 2012, Transportes Cabo Vela S.A., inconforme con lo resuelto interpuso una solicitud de corrección de error material o recurso de revocatoria con apelación en subsidio, contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folios 5614 a 5617).
- IX.** Que el 2 de mayo de 2013, la Intendencia de Transporte (IT) mediante la resolución 067-RIT-2013, rechazó por el fondo el recurso de revocatoria presentado por Transportes Cabo Vela S.A. y emplazó a las partes ante el superior. (Folios 6710 a 6722).
- X.** Que no consta en autos, que la recurrente haya respondido el emplazamiento conferido.
- XI.** Que el 29 de julio de 2015, la IT mediante el oficio 1089-IT-2015, rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, respecto al recurso de apelación en subsidio presentado por la empresa Transportes Cabo Vela S.A. contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folios 7270 a 7271).
- XII.** Que el 4 de agosto de 2015, mediante el memorando 605-SJD-2015, la Secretaría de Junta Directiva, trasladó para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folio 7277).
- XIII.** Que el 22 de octubre de 2015, mediante el oficio 1037-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió su criterio respecto al recurso de apelación en subsidio

interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012. (Correrá agregado a los autos).

- XIV.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 1037-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

a) NATURALEZA

El recurso interpuesto es el ordinario de apelación, al cual se le aplican las disposiciones contenidas en los artículos 342 a 352 de la LGAP y sus reformas.

b) TEMPORALIDAD

La resolución recurrida fue publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 (folios 5784 a 5941) y la impugnación fue planteada el mismo 19 de diciembre de 2012 (folios 5614 a 5617).

Cabe señalar, que por memorando 1029-RG-2012 se decretó que las instalaciones de la Aresep se encontrarían cerradas por motivo de vacaciones de fin y principio de año, en el período comprendido entre los días 24 de diciembre de 2012 al 4 de enero de 2013.

Del análisis comparativo entre la fecha de comunicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado en el artículo 346.1 de la LGAP, y que vencía el 7 de enero de 2013, se concluye que la impugnación se presentó dentro del plazo legal establecido.

c) LEGITIMACIÓN

Con respecto a la legitimación activa, cabe indicar que Transportes Cabo Vela S.A., está legitimada para impugnar -en la forma en la que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 y 31 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

d) REPRESENTACIÓN

De conformidad con los artículos 282 incisos 1) y 2), 229, 283 y 293 de la LGAP, en concordancia con lo establecido en los artículos 102 y 103 del Código Procesal Civil y el artículo 2 de la Ley 8220, no consta en el propio escrito recursivo en análisis, documento autenticado, certificación notarial o registral en donde se acreditara que la señora Irania Meléndez Herrera se encuentra facultada para actuar en representación de Transportes Cabo Vela S.A. En virtud de lo anterior, y a falta de prueba idónea de la cual se pudiera verificar dicha condición, resulta inadmisibles dicha gestión.

Dicho esto, se concluye que el recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., es inadmisibles en cuanto a la forma, por falta de representación, por lo que se prescinde de realizar el análisis por el fondo.

III. CONCLUSIÓN

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

Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., resulta inadmisibles, por falta de representación.

[...].”

- II.** Que 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, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012; **2-** Agotar la vía administrativa; **3-** Notificar a las partes, la presente resolución; **4-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III.** Que en la sesión 56-2015, del 05 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1037-DGAJR-2015 de cita, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

1. Rechazar de plano por inadmisibles, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Cabo Vela S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

A las dieciséis horas con cuarenta minutos se retiran del salón de sesiones, los señores Eduardo Salgado Retana y Oscar Roig Bustamante.

ARTÍCULO 15. Recurso de apelación, gestiones de nulidad y suspensión de los efectos del acto interpuestos por Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Ltda., contra la resolución 1015-RCR-2012. Expediente ET-191-2012.

La Junta Directiva conoce el oficio 1042-DGAJR-2015 del 23 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación, gestiones de nulidad y suspensión de los efectos del acto interpuestos por Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Ltda., contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012.

El señor **José Andrés Meza Villalobos** explica los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1042-DGAJR-2015, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 16-56-2015

1. Rechazar de plano por inadmisibles, el recurso de apelación así como las gestiones de nulidad y de suspensión del acto, interpuestas por Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada, contra la resolución 1015-RCR-2012.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 5 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante *Aresep*) mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital N° 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, resolvió entre otras cosas, establecer el *Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*. (Expediente OT-109-2012).
- II. Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la ARESEP, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta N° 227, del 23 de noviembre de 2012, corrigió errores materiales en la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012. (Expediente OT-109-2012).
- III. Que el 7 de noviembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante el oficio 058-COR-2012, procedió con la apertura del expediente tarifario ET-191-2012 y solicitó la convocatoria a audiencia pública para el estudio tarifario de oficio del servicio de transporte público remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 1 a 2).
- IV. Que el 8 de noviembre de 2012, se publicó en el Alcance Digital N° 176 a La Gaceta N° 216 del 8 de noviembre de 2012, así como en La Extra y la Prensa Libre, la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta de ajuste extraordinario de oficio en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 276 a 278).
- V. Que el 3 de diciembre de 2012, mediante los oficios 2682-DGAU-2012 y 2683-DGAU-2012, la entonces Dirección General de Participación al Usuario, emitió el acta N° 119-2012, donde consta que se llevó a cabo la audiencia pública el día 29 de noviembre de 2012, a fin de exponer la propuesta para el ajuste, extraordinario de oficio, en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 5528 y 4991 al 5012).
- VI. Que el 3 de diciembre de 2012, mediante el oficio 2692-DGPU-2012, se rindió el informe de oposiciones y coadyuvancias. (Folios 5039 al 5043).
- VII. Que el 14 de diciembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante la resolución 1015-RCR-2012, publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 resolvió entre otras cosas: Fijar las tarifas para las rutas de transporte público, modalidad autobús. (Folios 6242 a 6399 y 5784 a 5941).
- VIII. Que el 21 de diciembre de 2012, Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada, inconforme con lo resuelto interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio, gestión de nulidad y de suspensión de los efectos de la resolución 1015-RCR-2012. (Folios 5984 a 5993).

- IX. Que el 2 de mayo de 2013, la Intendencia de Transporte (IT) mediante la resolución 066-RIT-2013, rechazó por el fondo el recurso de revocatoria, interpuesto por Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada y emplazó a las partes ante el superior. (Folios 6685 a 6698).
- X. Que no consta en autos, que la recurrente haya respondido el emplazamiento conferido.
- XI. Que el 4 de agosto de 2015, mediante el memorando 606-SJD-2015, la Secretaría de Junta Directiva, trasladó para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación en subsidio interpuesto por Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada, contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folio 7278).
- XII. Que el 23 de octubre de 2015, mediante el oficio 1042-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió su criterio respecto al recurso de revocatoria con apelación en subsidio, gestiones de nulidad y de suspensión de los efectos del acto, interpuestos por Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada, contra la resolución 1015-RCR-2012. (Correrá agregado a los autos).
- XIII. Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 1042-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA DEL RECURSO DE APELACIÓN Y GESTIÓN DE NULIDAD Y SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS DEL ACTO.

1) NATURALEZA

El recurso interpuesto es el ordinario de apelación, al cual se le aplican las disposiciones contenidas en los artículos 342 a 352 de la LGAP y sus reformas.

Además, Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada interpuso de forma concomitante, gestión de nulidad a la cual le resulta aplicable lo establecido en los artículos 158 al 179 de la LGAP.

En relación con la solicitud de suspensión de los efectos del acto, de la resolución 1015-RCR-2012, interpuesta por Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada, es importante indicar que esta se rige por los artículos 136.1.d), 146 al 148 de la LGAP y en forma supletoria, a falta de normativa expresa en la Ley antes mencionada en materia de medidas cautelares, los artículos 19 al 30 del Código Procesal Contencioso Administrativo (CPCA), de conformidad con el artículo 229 de la LGAP.

Ahora bien, tenemos que en sede judicial, el propósito de una medida cautelar, es garantizar el objeto del proceso y la efectividad de la sentencia. En otras palabras, procura que el transcurso del tiempo no haga inútil la demanda, tomándose las medidas necesarias para que la petitoria de la acción que se está presentando, pueda en el futuro, ser ejecutada en el eventual caso de que la demanda se declare con lugar. La cuestión aquí entonces es, que se pueda garantizar el posible resultado del proceso, pero sin perjudicar con ello el interés público.

Aún en esa sede, el interesado debe cumplir con requisitos esenciales para acceder a la implementación de la medida cautelar. En ese sentido, tenemos que la condición esencial para que proceda tal solicitud, es la demostración del “daño”, para lo que es necesario establecer la existencia de una situación de perjuicio que se pueda considerar “grave”. Ahora bien, si tenemos que este calificativo es un concepto jurídico indeterminado, nos da una idea clara de que para que proceda tal solicitud cautelar, se tiene que establecer por parte del interesado, que su esfera jurídica puede sufrir un deterioro serio y verdadero, que no sería fácilmente reparable. (Véase en ese sentido el artículo 21 del CPCA).

Inclusive, nótese que la procedencia e implementación de una medida cautelar no es ilimitada y que la misma también puede ser rechazada, aunque cumpla con los requisitos señalados, si le impone una “carga indebida” al interés público o a terceras personas, es decir, si por ejemplo, representara un peligro para otras personas, para la gestión sustantiva de una entidad pública determinada, la paralización de la actividad fundamental de la Administración Pública, o bien, la interrupción o suspensión de un servicio público de primera necesidad, para la colectividad en general. Entonces, una medida cautelar, estará limitada siempre a principios de proporcionalidad, razonabilidad e instrumentalidad, según lo establece el artículo 22 del CPCA y deberá entonces, ponderarse la relación entre el posible daño que pueda provocar la actuación de la Administración con la ejecución del acto, en relación con el posible daño que pueda producirse al administrado, en caso de no acogerse la medida cautelar que solicita. En esto consiste precisamente la ponderación de los intereses en juego, de cara a la adopción de la medida cautelar solicitada, lo que la doctrina ha llamado la “bilateralidad del peligro en la demora”.

2) TEMPORALIDAD

La resolución recurrida fue publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 (folios 5784 a 5941) y la impugnación fue planteada el 21 de diciembre de 2012 (folios 5984 a 5993).

Cabe señalar, que por memorando 1029-RG-2012 se decretó que las instalaciones de la ARESEP se encontrarían cerradas por motivo de vacaciones de fin y principio de año, en el período comprendido entre los días 24 de diciembre de 2012 al 4 de enero de 2013.

Del análisis comparativo entre la fecha de comunicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado en el artículo 346.1 de

la LGAP, y que vencía el 7 de enero de 2013, se concluye que la impugnación se presentó dentro del plazo legal establecido.

En lo que refiere a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que ésta fue presentada de manera conjunta con el recurso en análisis, el 21 de diciembre de 2012 y considerando que la resolución recurrida fue publicada en el Alcance Digital N.º 207 a La Gaceta N.º 245 del 19 de diciembre de 2012 (folios 5784 a 5941), de conformidad con lo que dispone el artículo 175 de la LGAP en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, debe concluirse que la gestión de nulidad se presentó en tiempo, puesto que el plazo vencería el 20 de diciembre de 2013.

La resolución 1015-RCR-2012 que se pretende suspender, fue publicada en el Alcance Digital N.º 207 a La Gaceta N.º 245 del 19 de diciembre de 2012 y la gestión fue planteada en forma conjunta con el recurso de revocatoria con apelación en subsidio el 21 de diciembre de 2012.

Si bien es cierto, la interposición de la medida cautelar no se encuentra expresamente regulada en la LGAP, también tenemos que por identidad de causa, participa de las mismas características de su homóloga en sede judicial. De ahí, que no existe un plazo específico al que un destinatario de un acto administrativo, expresado mediante una resolución, esté limitado para solicitar la suspensión de los efectos de aquella, pudiendo interponerla en cualquier momento durante el proceso, mientras se configuren los presupuestos para su adopción.

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

3) LEGITIMACIÓN

Con respecto a la legitimación activa, cabe indicar que Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada, está legitimada para impugnar -en la forma en la que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 y 31 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

4) REPRESENTACIÓN

De conformidad con los artículos 282 incisos 1) y 2), 229, 283 y 293 de la LGAP, en concordancia con lo establecido en los artículos 102 y 103 del Código Procesal Civil y el artículo 2 de la Ley 8220, no consta en el propio escrito recursivo, así como tampoco en el expediente, en análisis, documento autenticado, certificación notarial o registral en donde se acreditara que el señor José David Cubero Bonilla, sea el gerente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, de Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Limitada y que su nombramiento se encontrara vigente a la fecha de presentación del recurso con las distintas gestiones. En virtud de lo anterior, y a falta de prueba idónea de la cual se pudiera verificar dicha condición, resulta inadmisibles dichas gestiones.

Dicho esto, se concluye que el recurso y las respectivas gestiones interpuestas por la empresa Transportes Cubero Bonilla de Cirr Limitada, es inadmisibles por falta de representación, por lo que se prescinde de realizar el análisis por el fondo.

III. CONCLUSIÓN

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

Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación así como las gestiones de nulidad y de suspensión del acto, interpuestos por Transportes Cubero Bonilla de Cirr Limitada, contra la resolución 1015-RCR-2012, resultan inadmisibles por falta de representación.

[...].”

- II.** Que 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, el recurso de apelación así como las gestiones de nulidad y de suspensión del acto, interpuestas por Transportes Cubero Bonilla de Cirr Limitada, contra la resolución 1015-RCR-2012; **2-** Agotar la vía administrativa; **3-** Notificar a las partes, la presente resolución; **4-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III.** Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1042-DGAJR-2015 de cita, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PúBlicos

RESUELVE:

- I.** Rechazar de plano por inadmisibles, el recurso de apelación así como las gestiones de nulidad y de suspensión del acto, interpuestas por Transportes Cubero Bonilla de Cirr Limitada, contra la resolución 1015-RCR-2012.
- II.** Agotar la vía administrativa.
- III.** Notificar a las partes, la presente resolución.

IV. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ARTÍCULO 16. Recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012. Expediente ET-191-2012.

La Junta Directiva conoce el oficio 1053-DGAJR-2015 del 28 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012.

El señor *José Andrés Meza Villalobos* explica los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las 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 1053-DGAJR-2015, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 17-56-2015

1. Rechazar por inadmisibile, el recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes, la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 5 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante *Aresep*) mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital N° 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, resolvió entre otras cosas, establecer el *Modelo de ajuste extraordinario para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*. (Expediente OT-109-2012).

- II. Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la ARESEP, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta N° 227, del 23 de noviembre de 2012, corrigió errores materiales en la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012. (Expediente OT-109-2012).
- III. Que el 7 de noviembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante el oficio 058-COR-2012, procedió con la apertura del expediente tarifario ET-191-2012 y solicitó la convocatoria a audiencia pública para el estudio tarifario de oficio del servicio de transporte público remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 1 a 2).
- IV. Que el 8 de noviembre de 2012, se publicó en el Alcance Digital N° 176 a La Gaceta N° 216 del 8 de noviembre de 2012, así como en La Extra y la Prensa Libre, la convocatoria a audiencia pública para conocer la propuesta de ajuste extraordinario de oficio en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 276 a 278).
- V. Que el 3 de diciembre de 2012, mediante los oficio 2682-DGAU-2012 y 2683-DGAU-2012, la entonces Dirección General de Participación al Usuario, emitió el acta N° 119-2012, donde consta que se llevó a cabo la audiencia pública el día 29 de noviembre de 2012, a fin de exponer la propuesta para el ajuste, extraordinario de oficio, en las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional. (Folios 5528 y 4991 al 5012).
- VI. Que el 3 de diciembre de 2012, mediante el oficio 2692-DGPU-2012, se rindió el informe de oposiciones y coadyuvancias. (Folios 5039 al 5043).
- VII. Que el 14 de diciembre de 2012, el entonces Comité de Regulación mediante la resolución 1015-RCR-2012, publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 resolvió entre otras cosas: Fijar las tarifas para las rutas de transporte público, modalidad autobús. (Folios 6242 a 6399 y 5784 a 5941).
- VIII. Que el 21 de diciembre de 2012, la Corporación Cetosa S.A., inconforme con lo resuelto, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio, contra la resolución 1015-RCR-2012 del 14 de diciembre de 2012. (Folios 6002 a 6094).
- IX. Que el 8 de octubre de 2015, la Intendencia de Transporte (IT) mediante la resolución 125-RIT-2015, rechazó por falta de interés el recurso de revocatoria presentado por Corporación Cetosa S.A. y emplazó a las partes ante el superior. (Folios 7319 al 7328).
- X. Que no consta en autos, que la recurrente haya respondido el emplazamiento conferido.
- XI. Que el 13 de octubre de 2015, la IT mediante el oficio 1477-IT-2015, rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, respecto al recurso de apelación en subsidio presentado por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folios 7316 a 7317).

- XII.** Que el 13 de octubre de 2015, mediante el memorando 789-SJD-2015, la Secretaría de Junta Directiva, trasladó para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación en subsidio presentado por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012. (Folio 7318).
- XIII.** Que el 28 de octubre de 2015, mediante el oficio 1053-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió su criterio respecto el recurso de apelación en subsidio presentado por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012. (Correrá agregado a los autos).
- XIV.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 1053-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

1. NATURALEZA

El recurso interpuesto es el ordinario de apelación, al cual le resultan aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 342 a 352 de la LGAP y sus reformas.

2. TEMPORALIDAD

La resolución recurrida fue publicada en el Alcance Digital N° 207 a La Gaceta N° 245 del 19 de diciembre de 2012 (folios 5784 a 5941) y la impugnación fue planteada el 21 de diciembre de 2012 (folios 6002 a 6094).

Cabe señalar, que por memorando 1029-RG-2012 se decretó que las instalaciones de la ARESEP se encontrarían cerradas por motivo de vacaciones de fin y principio de año, en el período comprendido entre los días 24 de diciembre de 2012 al 4 de enero de 2013.

Del análisis comparativo entre la fecha de comunicación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado en el artículo 346.1 de la LGAP, y que vencía el 7 de enero de 2013, se concluye que la impugnación se presentó dentro del plazo legal establecido.

3. LEGITIMACIÓN

Con respecto a la legitimación activa, cabe indicar que la Corporación Cetosa S.A, está legitimada para impugnar -en la forma en la que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 30 y 31 de la Ley 7593, en concordancia con el artículo 275 de la LGAP.

4. REPRESENTACIÓN

De conformidad con los artículos 282 incisos 1) y 2), 229, 283 y 293 de la LGAP, en concordancia con lo establecido en los artículos 102 y 103 del Código Procesal Civil y el artículo 2 de la Ley 8220, no consta en el propio escrito recursivo ni en el expediente, documento autenticado, certificación notarial o registral en donde se acreditara que el señor William González Rojas, se encuentra facultado para actuar en representación de la Corporación Cetosa S.A. En virtud de lo anterior, y a falta de prueba idónea de la cual se pudiera verificar dicha condición, resulta inadmisibles dicha gestión.

Dicho esto, se concluye que el recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., es inadmisibles en cuanto a la forma, por falta de representación, por lo que se prescinde de realizar el análisis por el fondo.

III. CONCLUSIÓN

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

Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., resulta inadmisibles por falta de representación.

[...].”

- II.** Que con fundamento en los resultandos y considerandos precedentes y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: **1-** Rechazar por inadmisibles, el recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012; **2-** Agotar la vía administrativa; **3-** Notificar a las partes, la presente resolución; **4-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III.** Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1053-DGAJR-2015 de cita, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

- I. Rechazar por inadmisibles, el recurso de apelación interpuesto por la Corporación Cetosa S.A., contra la resolución 1015-RCR-2012.
- II. Agotar la vía administrativa.
- III. Notificar a las partes, la presente resolución.
- IV. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

A las dieciséis horas con cincuenta minutos se retira del salón de sesiones, el señor José Andrés Meza Villalobos.

ARTÍCULO 17. Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Proyectos y Sistemas Projectica S.A., contra la resolución RRG-397-2015. Expediente OT-130-2015.

Al ser las dieciséis horas con cincuenta minutos se retira de la sesión, el señor Dennis Meléndez Howell por cuanto resolvió en primera instancia. Por lo tanto, en ausencia del Regulador General Dennis Meléndez Howell, comparece en este acto la señora Grettel López Castro, en su condición de Reguladora General Adjunta, según el acuerdo que consta en el artículo segundo del acta de la sesión ordinaria número ciento sesenta y uno, celebrada por el Consejo de Gobierno el 20 de agosto del dos mil trece, publicado en La Gaceta 211 del 1 de noviembre del 2013, nombramiento que quedó ratificado por la Asamblea Legislativa en la sesión ordinaria número 69, celebrada el 19 de setiembre de 2013, de conformidad con lo estipulado en el artículo 47 de la Ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, nombramiento que a la fecha se encuentra vigente.

De conformidad con el artículo 57 inciso a) sub inciso 6) e inciso b) sub inciso 3) de la misma ley, la señora Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta, sustituye al señor Dennis Meléndez Howell, Regulador General, durante sus ausencias temporales, por lo que en este artículo, asume la presidencia de la Junta Directiva.

La Junta Directiva conoce el oficio 1016-DGAJR-2015 del 16 de octubre de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Proyectos y Sistemas Projectica S.A., contra la resolución RRG-397-2015.

El señor **Cristian Rodríguez León** explica los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, 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 1016-DGAJR-2015, la señora **Grettel López Castro** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 18-56-2015

1. Declarar sin lugar el recurso de apelación interpuesto por Proyectos y Sistemas Proyectica S.A. contra la resolución RRG-397-2015.
2. Declarar sin lugar por el fondo, la gestión de nulidad interpuesta por Proyectos y Sistemas Proyectica S.A. contra la resolución RRG-397-2015.
3. Reservar el conocimiento del segundo y tercer argumento para el momento procesal oportuno.
4. Agotar la vía administrativa, en cuanto a este recurso.
5. Notificar al recurrente.
6. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 2 de julio de 2015, mediante la resolución RRG-397-2015 el Regulador General, entre otras cosas, resolvió: “*I. Dar inicio al procedimiento administrativo ordinario, en procura de determinar la procedencia o no de la resolución contractual por presuntos incumplimientos graves de Proyectos y Sistemas Proyectica S.A. en la licitación pública 2012LN-000001-ARESEP, denominada “Adquisición de un Sistema de Información Administrativo Financiero para la Dirección Administrativa Financiera, [...] XII. Convocar a Proyectos y Sistemas Proyectica S.A., a la comparecencia oral y privada.”* (Folios 976 a 1002).
- II. Que el 3 de julio de 2015, Proyectos y Sistemas Proyectica S.A. interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante, contra la resolución RRG-397-2015. (Folios 971 al 974).
- III. Que el 12 de agosto de 2015, mediante la resolución RRG-477-2015, el Regulador General, resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por Proyectica, contra la resolución RRG-397-2015, de la siguiente manera: [...] *I.Rechazar, por el fondo, el primer argumento del recurso de revocatoria interpuesto por Proyectos y Sistemas Proyectica S.A. (Proyectica) contra la resolución RRG-397-2015.II. Reservar el conocimiento del segundo y tercer argumento para el momento procesal oportuno. III. 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 1018 al 1024).

- IV. Que el 7 de setiembre de 2015, se emitió el informe que establece el artículo 349 de la Ley General de la Administración Pública, sobre el recurso de apelación en subsidio y gestión de nulidad, interpuesto por Proyectica, contra la resolución RRG-397-2015. (Folios 1322 al 1323).
- V. Que el 7 de setiembre de 2015, mediante el memorando 680-SJD-2015, la Secretaría de la Junta Directiva, trasladó para su análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestos. (Folio 1296).
- VI. Que los días 13, 18, 28 de agosto de 2015 y los días 11, 10 y 18 de setiembre de 2015, se realizó la comparecencia oral y privada, en la cual se presentaron las partes citadas, se evacuó prueba testimonial y documental. Además, las conclusiones fueron presentadas por escrito el 30 de setiembre de 2015. (Folios 1025 al 1071, 1324 al 1326, 1297 al 1321, 1508 al 1515 y 1516 al 1556).
- VII. Que el 16 de octubre de 2015, mediante el oficio 1016-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rindió criterio legal sobre el recurso de apelación y nulidad concomitante interpuestos contra la resolución RRG-397-2015. (Correrá agregado a los autos).

CONSIDERANDO:

- I. Que el recurso y nulidad concomitante fueron analizados por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, emitiéndose el respectivo criterio jurídico, que sirve de sustento para la presente resolución, del cual conviene extraer lo siguiente:

“ (...)”

II. ANÁLISIS DEL RECURSO POR LA FORMA:

1. Naturaleza

El recurso de apelación, se encuentra regulado en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) en los artículos 342 al 345, es de carácter ordinario y procede contra el acto inicial, como lo es la resolución recurrida.

Con respecto a la gestión de nulidad interpuesta contra la resolución RRG-397-2015, le son aplicables los artículos 158 al 175 de la Ley 6227.

2. Temporalidad

De conformidad con lo establecido en el artículo 346 de la Ley 6227, la resolución recurrida cuenta con un plazo de 24 horas a partir de la notificación, para la interposición de recursos. Para el caso concreto, la resolución RRG-397-2015, le fue notificada a Proyectos y Sistemas Proyectica S.A., el 2 de julio de 2015 (folio 1001), y ésta interpuso su recurso el 3 de julio de 2015, (folios 971 al 974), motivo por el cual, se debe tener el recurso por interpuesto en tiempo.

En cuanto a la gestión de nulidad contra la resolución RRG-397-2015, según el artículo 175 de la Ley 6227, al ser presentada conjuntamente con el recurso de apelación, se tiene que fue presentada en tiempo, puesto que el plazo del año establecido para tal efecto vencería el 2 de julio de 2016. (Folios 971 al 974 y 1001)

3. Legitimación

Respecto de la legitimación, se tiene que Proyectos y Sistemas Proyectica S.A., es parte en este procedimiento, es por ello que está legitimada para actuar -en la forma en que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la Ley 6227.

4. Representación

Visible a folios 380 a 382 del expediente, se encuentra la personería jurídica de la sociedad Proyectos y Sistemas Proyectica S.A., en la cual consta que el señor Agustín Solera Víquez ostenta la representación judicial y extrajudicial de la sociedad mencionada. Así las cosas, las gestiones planteadas, fueron interpuestas por el representante legal debidamente acreditado.

Del análisis anterior, se concluye que el recurso de apelación interpuesto y la gestión de nulidad, resultan admisibles por haber sido interpuestos en tiempo y forma.

III. ARGUMENTOS DE LA RECURRENTE:

Los argumentos de la recurrente, se pueden resumir como sigue:

- 1. Se refiere a que el nombramiento del órgano director es espurio, por cuanto al final de la resolución se indica que el recuso de revocatoria será conocido por el Regulador General y el recurso de apelación será conocido por la Junta Directiva de Aresep, lo que provoca una nulidad absoluta de todo trámite, pues la Junta Directiva, es el órgano que tiene la competencia para dictar la resolución final.*
- 2. Así mismo, hace alusión a que existen defectos en la intimación, lo que impide un correcto ejercicio de la defensa y descargo, puntualmente señaló: el punto b, c y d de la intimación.*
- 3. La estimación de los daños es arbitraria.*

IV. SOBRE EL FONDO DEL ASUNTO

Sobre el primer argumento de la recurrente, en el cual establece que el nombramiento del órgano director en este caso es espurio, pues a su criterio el Regulador General no es competente para rescindir la relación contractual, más bien corresponde a la Junta Directiva.

Tal argumento se debe rechazar por lo siguiente: El recurrente fundamentó su argumento en el Manual del Procedimiento de Contratación Administrativa de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprobado el 27 de febrero de 2014, mediante la resolución RRG-080-2014, en el cual se estableció que en los procedimientos de Licitación Pública, la aprobación de la orden de compra o el contrato corresponde realizarlo a la Junta Directiva en el plazo de dos días. En este manual se establece:

[...]

70. Aprobación de orden de compra o contrato.

Responsable: Junta Directiva.

Plazo: 2 días hábiles.

Descripción: La Junta Directiva conoce y aprueba el contrato o la orden de compra y devuelve el expediente al DEP.

[...]

La aprobación que establece el punto indicado, es un visto bueno que otorga la Junta Directiva, al contrato, como parte de sus funciones en materia administrativa, según lo que establece el artículo 53 inciso f). Este artículo establece lo siguiente:

[...]

Son deberes y atribuciones de la Junta Directiva:

[...]

f) Aprobar los contratos de obras y servicios, de acuerdo con el ordenamiento jurídico.

[...]

Sin embargo, tal aprobación no es un traslado de competencias a la Junta Directiva, para conocer de las resoluciones contractuales, como la que nos ocupa, pues según el artículo 57 inciso 4) de la Ley 7593, esta función corresponde al Regulador General. Dicho artículo establece lo siguiente;

[...]

Son deberes y atribuciones del Regulador General:

[...]

Ejecutar y velar porque se cumplan, como superior jerárquico en materia administrativa, la política y los programas de la Autoridad Reguladora.

En ese sentido, se tiene lo que se estableció en el oficio 337-DGAJR-2014, del 12 de mayo de 2014, en el cual se indicó:

En lo que atañe expresamente a la ARESEP, la Ley 7593 establece, en su artículo 57, las atribuciones, funciones y deberes del Regulador General y la Reguladora General Adjunta. Así, el acápite a) 3., otorga específicamente la competencia para ejercer la representación judicial y extrajudicial de la Institución. Por su parte, el acápite a) 4., le asigna funciones como superior jerárquico en materia administrativa, reconociéndole ésta condición.

Por su parte, en cuanto a la organización interna de Aresep, el artículo 9 inciso 4), del Reglamento Interno de Organización de Funciones de la Autoridad Reguladora y su órgano desconcentrado, (RIOF), establece:

Artículo 9. Regulador General.

Es el Presidente de la Junta Directiva y el jerarca superior administrativo de la Aresep [...]

4. *Ejecutar y velar porque se cumplan, como superior jerárquico en materia administrativa, la política y los programas de la Aresep.*

[...]

Aunado a lo anterior, el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, respecto al acto final indica:

“Artículo 86.-Acto final. Una vez hechos los estudios y valoraciones señalados en los artículos anteriores, la Administración, deberá dictar el acto de selección del adjudicatario (...)”

Se desprende de lo anterior, que el acto final del proceso de contratación administrativa es la adjudicación, la cual de conformidad con el Reglamento interno de contratación administrativa de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, (RICA) le corresponde al Regulador General:

*“Artículo 5º-El órgano interno con competencia para adoptar la decisión inicial, aprobar y modificar los carteles, así como **acordar la adjudicación**, la declaratoria de infructuoso o desierto correspondiente, es:*

- a) *Licitaciones Públicas: Regulador General”. (El resaltado es propio)*

[...]

Respecto a la Junta Directiva, la Ley 7593 en su artículo 53, los deberes y atribuciones del órgano colegiado, indica:

[...]

“e) Resolver los asuntos de su competencia en materia administrativa” y “j) Conocer, en alzada, de las apelaciones que se presenten por resoluciones del regulador general...”. En consecuencia, el primer argumento debe rechazarse.

[...]

De lo anterior, se concluye que la Ley 6227 reconoce las funciones y atribuciones del jerarca superior administrativo y que en el caso de la Aresep, algunas de estas funciones recaen en el Regulador General. Por lo expuesto, y para el caso concreto, el Regulador General es quien ostenta la competencia para conocer y resolver a través del debido proceso, las resoluciones contractuales y será la Junta Directiva, por tratarse de material administrativa, quien debe resolver las apelaciones contra las actuaciones del Regulador General.

Así las cosas, no lleva razón el recurrente en cuanto a que es la Junta Directiva quien debe nombrar el órgano director, por cuanto, esta fue quien aprobó la licitación pública, ya que el proceso de licitación fue adjudicado por el Regulador General, mediante el acto final.

En relación a los argumentos dos y tres, considera este órgano asesor que ambos refieren a defensas de fondo, las cuales deben ser valoradas en el desarrollo del procedimiento administrativo, y en la resolución de fondo que ha de dictarse.

Por último, en cuanto a la nulidad, invocada se tiene que de conformidad con lo dispuesto por la Ley 6227, para que un acto administrativo sea válido, debe cumplir con una serie de elementos esenciales y formales, entiéndanse como tales: motivo legítimo, contenido, fin, sujeto, procedimiento y forma.

Al respecto, se observa que la resolución RRG-397-2015 cumple con los requisitos indicados, por lo siguiente:

- a) La resolución inicia 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 consiste en la información recibida por parte de la Proveeduría sobre el supuesto incumplimiento en las condiciones de la contratación 2012 LN-00001-ARESEP (Artículo 133, motivo)
- e) Se estableció en su parte considerativa, las razones que sustentaron las decisiones del órgano competente. (Artículos 131, fin y 132, contenido)

Por ello, se concluye que la resolución recurrida, es un acto administrativo válido.

V. CONCLUSIONES

Conforme el análisis realizado, se puede llegar a las siguientes conclusiones:

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación interpuesto por Proyectos y Sistemas Projectica S.A. contra la resolución RRG-397-2015, resulta admisible por haber sido interpuesto en tiempo y forma.*
- 2. Desde el punto de vista formal, la gestión de nulidad interpuesta por Proyectos y Sistemas Projectica S.A. contra la resolución RRG-397-2015, resulta admisible por haberse interpuesto por en el tiempo legalmente establecido.*
- 3. El Regulador General es competente para dictar el inicio del procedimiento administrativo, cuyo objeto es determinar posibles incumplimientos graves en la contratación administrativa 2012 LN-00001-ARESEP. Y corresponde a la Junta Directiva, resolver en alzada el recurso de apelación.*
- 4. Los argumentos referidos a que existen defectos en la intimación, lo que impide un correcto ejercicio de la defensa y descargo, puntualmente se señaló: el punto b, c y d de la intimación, y el segundo argumento respecto a que la estimación de daños es arbitraria, son defensas de fondo y por ello deben ser conocidas durante la instrucción y decididas en el momento procesal oportuno.*
- 5. La resolución RRG-397-2015, es un acto administrativo válido, por contener todos los elementos (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), exigidos por la Ley 6227.*

(...)”

- II.** Que de conformidad con los resultandos y el considerando que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, es declarar sin lugar el recurso de apelación, declarar sin lugar la gestión de nulidad, interpuestos por Sistemas y Proyectos Projectica S.A. contra la resolución RRG-397-2015, reservar el conocimiento de los argumentos segundo y tercero, para el momento procesal oportuno, agotar la vía administrativa y notificar al recurrente la resolución dictada, tal y como se dispone.
- III.** Que en la sesión 56-2015, del 5 de noviembre de 2015, cuya acta fue ratificada el 12 de noviembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 1016-DGAJR-2015, de cita, 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 el recurso de apelación interpuesto por Proyectos y Sistemas Proyectica S.A. contra la resolución RRG-397-2015.
- II. Declarar sin lugar por el fondo, la gestión de nulidad interpuesta por Proyectos y Sistemas Proyectica S.A. contra la resolución RRG-397-2015.
- III. Reservar el conocimiento del segundo y tercer argumento para el momento procesal oportuno.
- IV. Agotar la vía administrativa, en cuanto a este recurso.
- V. Notificar al recurrente.

NOTIFÍQUESE.

A las diecisiete horas se retiran del salón de sesiones, los señores Eric Chaves Gómez y Cristian Rodríguez León.

ARTÍCULO 18. Asuntos informativos.

Seguidamente, se dan por recibidos los asuntos indicados en la agenda como de carácter informativo:

1. Suspensión de la audiencia pública fijada para el 28 de octubre del 2014, "Ajuste de las tarifas tope propuestas para el esquema de cobro para el servicio de internet móvil por Transferencia de datos", hasta tanto la Sala Constitucional no resuelva en sentencia el recurso o no disponga otra cosa. Oficio 07546-SUTEL-SCS-2015 del 28 de octubre de 2015.
2. Posición del Instituto Costarricense de Electricidad, en relación con la audiencia pública a la propuesta de Reglamento sobre el uso compartido de infraestructura de redes internas de telecomunicaciones. Expediente N° SUTEL-GCO-NRE-REG-01905-2015. Oficio 264-792-2015 ICE del 29 de octubre de 2015.

A las diecisiete horas con cinco minutos finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de la Junta Directiva

GRETTEL LÓPEZ CASTRO
Reguladora General Adjunta

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva