

SESIÓN ORDINARIA

N.º 53-2016

13 de octubre de 2016

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 53-2016

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta y tres, dos mil dieciséis, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves trece de octubre de dos mil dieciséis, a partir de las catorce horas con quince minutos. Asisten los siguientes miembros: Roberto Jiménez Gómez, 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; Robert Thomas Harvey, Asesor del Despacho del Regulador General; Herley Sánchez Víquez, Asesora del Despacho del Regulador General y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Aprobación del Orden del Día.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura al Orden del Día de esta sesión y lo somete a votación. La Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 01-53-2016

Aprobar el Orden del Día de esta sesión, el cual a la letra dice:

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Aprobación del acta de la sesión 52-2016.*
3. *Asuntos resolutivos.*
 - 3.1 *Modificación Presupuestaria N°. 10. Oficios 505-DGEE-2016 y 504-DGEE-2016, ambos del 11 de octubre de 2016.*
 - 3.2 *Recurso de reposición y gestión de nulidad interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes, Cámara de Transportistas de San José, Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste, Servicios de Transportes Heba de Guápiles S.A. y Autotransportes Sabana Cementerio S.A., contra la resolución RJD-035-2016. Expediente OT-230-2015. Oficio 870-DGAJR-2016 del 22 de setiembre de 2016.*
 - 3.3 *Continuación del análisis de la propuesta de respuesta al oficio DE-2016-2283 del 8 de agosto de 2016, del Consejo de Transporte Público (CTP).*
4. *Asuntos varios de los Miembros de Junta Directiva.*
5. *Asuntos informativos.*
 - 5.1 *Informe presentado por la SUTEL sobre la Fijación de la Contribución Parafiscal a FONATEL, periodo 2016, pagadera en el 2017 y Plan de Proyectos y Programas 2017-*

2022. Oficio 07180-SUTEL-SCS-2016 del 26 de setiembre de 2016 y 06862-SUTEL-DGF-2016 del 14 de setiembre de 2016.

5.2 *Solicitud de audiencia presentada Distribuidora Royal S.A. Nota de fecha 30 de setiembre de 2016 (SAU138242).*

5.3 *Solicitud presentada por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., al Regulador General en cuanto a la base legal para que el Director de Energía ejerza funciones que la Junta Directiva atribuyó al Intendente de Energía. Oficio COOPELESCA-GG-505-2016 del 29 de setiembre de 2016.*

ARTÍCULO 2. Aprobación del acta de la sesión 52-2016.

Los miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión ordinaria 52-2016, celebrada el 6 de octubre de 2016.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que se abstiene de votar dicha acta, en vista de que no participó en esa oportunidad.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, con los votos de los señores (as): Jiménez Gómez, Gutiérrez López, Garrido Quesada y Muñoz Tuk:

ACUERDO 02-53-2016

Aprobar el acta de la sesión ordinaria 52-2016, celebrada el 6 de octubre de 2016, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva para su revisión, con la salvedad presentada por el director Sauma Fiatt.

ARTÍCULO 3. Modificación Presupuestaria N.º 10-2016.

A partir de las catorce horas con cincuenta minutos ingresan al salón de sesiones, el señor Ricardo Matarrita Venegas, Director General de Estrategia y Evaluación, y la señora Guisella Chaves Sanabria, funcionaria de esa Dirección, a participar en la presentación del tema objeto de este artículo.

La Junta Directiva conoce los oficios 505-DGEE-2016 y 504-DGEE-2016, ambos del 11 de octubre de 2016, mediante los cuales, la Dirección General de Estrategia y Evaluación somete para su aprobación la Modificación Presupuestaria N.º 10-2016, por un monto neto de ¢59,9 millones.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** explica los criterios de revisión que implementa la Dirección General de Estrategia y Evaluación, asimismo se refiere a los montos de las modificaciones con relación al presupuesto 2013-2016; al porcentaje de las modificaciones en relación con el presupuesto 2013-2016 y al número de solicitudes de modificaciones 2014-2016.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** se refiere al trabajo de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, la cual lleva a cabo importantes tareas de filtración y mejoras en el procedimiento de presupuestos y modificaciones presupuestarias, razón por la que, desea dejar constando un

agradecimiento a esa Dirección por la labor que desempeña y en las oportunidades de mejora que pueda implementar a futuro. Ello permitió reducir el 7% del presupuesto de remuneraciones del 2017 y la optimización y redefinición de proyectos, lo cual generó ahorros de 700 millones de colones a la Aresep para el año 2017.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** indica que para esta modificación presupuestaria se reciben un total de 13 solicitudes y se tramitan 11 para aprobación por parte de este cuerpo colegiado y procede a explicar el procedimiento y descripción de cada una de las solicitudes, así como la distribución a nivel de partida presupuestaria. Entre otras cosas, comenta que dado a la falta de información que debió suministrar la Intendencia de Energía en esta oportunidad, se va a excluir la solicitud 08-IE-2016.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, de conformidad con los oficios 505-DGEE-2016 y 504-DGEE-2016, el señor **Roberto Jiménez Gómez**, lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 03-53-2016

Aprobar la Modificación No. 10-2016 al presupuesto de la Aresep por un monto de ¢59.867.530.00 (cincuenta y nueve millones, ochocientos sesenta y siete mil, quinientos treinta con cero céntimos), tal como se presenta en la información contenida en el documento remitido mediante el oficio 504-DGEE-2016 de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, excluyendo la solicitud 08-IE-2016.

ACUERDO FIRME.

A las quince horas con dieciocho minutos se retiran del salón de sesiones, el señor Ricardo Matarrita Venegas y la señora Guisella Chaves Sanabria.

ARTÍCULO 4. Recurso de reposición y gestión de nulidad interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes, Cámara de Transportistas de San José, Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste, Servicios de Transportes Heba de Guápiles S.A. y Autotransportes Sabana Cementerio S.A., contra la resolución RJD-035-2016. Expediente OT-230-2015.

A las quince horas con veinte minutos, ingresan al salón de sesiones, la señora Carol Solano Durán, Directora General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, y la señorita Adriana Salas Leitón, funcionaria de esa Dirección. Asimismo, ingresan los señores Marlon Yong Chacón, Director del Centro de Desarrollo de la Regulación, a participar en la presentación del tema objeto de este artículo.

La Junta Directiva conoce el oficio 870-DGAJR-2016 del 22 de setiembre de 2016, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rinde criterio en torno al recurso de reposición y gestión de nulidad interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes, Cámara de Transportistas de San José, Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos

de la Provincia de Guanacaste, Servicios de Transportes Heba de Guápiles S.A. y Autotransportes Sabana Cementerio S.A., contra la resolución RJD-035-2016.

La señora **Carol Solano Durán** se refiere a los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos de los recurrentes, así como las conclusiones y recomendaciones del caso. Agrega que el presente criterio es muy amplio, por lo que, para efectos de esta presentación, se agrupó los argumentos por temas de la siguiente forma:

- 1) Indefensión y discrecionalidad en la aplicación
- 2) Actualización de parámetros
- 3) Inconformidad con el procedimiento
- 4) Políticas de modernización
- 5) Equilibrio financiero
- 6) Otros temas varios

Sobre el Tema 1. Indefensión y discrecionalidad en la aplicación, la señora **Carol Solano Durán** explica cada argumento de los recurrentes y sus respectivas propuestas de respuesta. Entre otras cosas, se refiere a los argumentos 1. Sobre las respuestas de las posiciones presentadas durante el proceso de audiencia pública; 2. Sobre la aprobación de una metodología compuesta por generalidades, con ningún fundamento técnico y sin darle valor a las posiciones; 2.2 Ninguna de las posiciones fue de recibo por parte de la Comisión Ad Hoc, lo que privó en la recomendación final fueron los criterios internos de los funcionarios de la entidad; 2.2 Ninguna de las posiciones fue de recibo por parte de la Comisión Ad Hoc, lo que privó en la recomendación final fueron los criterios internos de los funcionarios de la entidad.

La señorita **Adriana Salas Leitón** explica además el argumento 4. Sobre los estudios técnicos contratados por la Aresep.

Sobre el particular, la señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, entiende que los recurrentes están objetando que los estudios técnicos que se contrataron, en algunos apartados no se señala cuáles son; obviamente la Administración decide cuáles estudios utiliza y los que contrata no son vinculantes; pero si se da el caso que se usan, debe indicarse de dónde se tomaron y por qué.

La señorita **Adriana Salas Leitón** responde que en la mayor parte de la metodología se indica que es del modelo HDM4 y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que, en cada uno de los casos debe señalarse porque los recurrentes alegan indefensión, ya que necesitan saber cuál es el razonamiento de la Administración. Si el administrado no conoce la valoración que está haciendo la Administración no puede hacer una buena defensa de sus argumentos.

La señora **Carol Solano Durán** agrega que se hizo una revisión y en la metodología cuando se refiere a algún insumo, se hace la referencia; por tanto, si en este caso no se indicó, es porque no se utilizó.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que la Administración está obligada a entrar a explicar y defender cada uno de los argumentos, aunque no los hayan objetado, eso es lo que procede legalmente.

La señora **Carol Solano Durán** explica que en las referencias que hace la metodología, si se indica cuáles son los estudios.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si se revisaron todas y cada una de las observaciones que se hacen y si todas tienen referencia al modelo HDM4 o a cualquier otro estudio, esto para que la Junta Directiva no quede expuesta a alguna argumentación que no se haya respondido.

El señor **Marlon Yong Chacón** responde que efectivamente en la metodología se hace referencia a cuál estudio se utilizó.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que se debe precisar si se utilizaron o no los estudios contratados.

La señorita **Adriana Salas Leitón** continúa con la presentación y se refiere a los argumentos 14. Sobre el procedimiento para determinar la rentabilidad; y 16. Sobre la demanda implícita.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta por qué técnicamente la Aresep para la fijación de tarifas, puede aplicar la demanda implícita. Esto es, cuál es la valoración técnica de por qué si se puede utilizar.

La señorita **Adriana Salas Leitón** responde que es necesario para poder calcular la tarifa.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, lo que se trata de interpretar, es que hay una forma de operar, una distribución de horarios, cierta cantidad de pasajeros y, por tanto, una calidad de servicio. Asimismo, indica que la Aresep actuaría mal si no asocia esa forma operativa que establece el ente rector para determinar las tarifas, ya que se podría tener otro dato que no corresponde al que tiene que ver con la regularidad, las rutas, los tramos, entre otros; razón por la cual considera que es el mecanismo más apropiado.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que el Consejo de Transporte Público establece con la demanda implícita lo que se requiere para el diseño de una ruta. En ese sentido, le parece importante contar con el criterio técnico que señale si hay alguna justificación económica, financiera o técnica.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que se le puede solicitar a la Intendencia de Transporte; sin embargo, de esto se puede deducir que se tiene una forma establecida por el ente rector, de acuerdo a una determinada demanda, porque el CTP no va a diseñar ninguna ruta, frecuencia, si no se cuenta con cierta cantidad de pasajeros.

Adicionalmente, ese conjunto de rutas y frecuencia, y horario está implícitamente asociado a una cantidad de usuarios, de acuerdo con la capacidad que tiene cada autobús y a la frecuencia y eso le permite a la Aresep estimar razonablemente una determinada demanda, la cual permite utilizarla para que, con base en los costos y, dada una estimación de la demanda de los pasajeros, se pueda obtener la tarifa.

Añade que la Aresep actuaría mal si no tomara en cuenta el único insumo que existe del ente rector (que incluye cantidad de autobuses, rutas, frecuencias, horarios) y que brinda la posibilidad de operar un servicio con ciertas normas técnicas y de calidad, siendo el único medio existente. Agrega que otro

medio podría ser realizar estudios de demanda, es un camino a futuro y en que deberá trabajar la Aresep.

La señora **Grettel López Castro** comenta que la demanda implícita es una forma de decirle al regulado que, si no quiere dar la información, se van a asumir los parámetros de demanda establecidos. Lo que se está haciendo con esta disposición es ratificar la obligación regulatoria del empresario de entregar información, o en su lugar, asumir las consecuencias de no entregar la información y utilizar los parámetros de medición de demanda definidos. Éste es un principio fundamental que, de excluirse de la metodología, se estaría retrocediendo en el esfuerzo de procurar estimaciones de demanda más ajustados a la realidad, siendo que la demanda implícita es la alternativa más cercana a contar con un estudio de demanda.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que durante toda la discusión del modelo y que fue por mucho tiempo, esta Junta Directiva tuvo muy claro en que no podía haber dos cifras para cada cosa, sino solamente una. Por ejemplo, en el nuevo modelo el valor del autobús es uno solo, y como en el modelo anterior, que había un valor estimado para cobrar tarifas en algunos casos a partir de facturas proforma, pero otro valor para pagar impuestos. Ahora hay un solo valor, que es bueno para cobrar tarifas y es bueno para pagar impuestos. Lo mismo debe ser con la cantidad de pasajeros. No se vale que se diga que la cifra del CTP sirve para una cosa, para el diseño de la ruta, pero no para cobrar la tarifa.

El señor **Robert Thomas Harvey** indica que la Aresep hace suyo ese método, porque es científica, técnica y jurídicamente correcto, por eso se acoge, no es porque lo dictó el CTP, que eso es lo que se está diciendo aquí y porque es la mejor alternativa y está construida con un rigor, pero, decir que es que lo hace el CTP, no es suficiente.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que los actos de la Administración tienen que estar fundamentados, además en la ciencia y en la técnica. Entonces qué se necesita, que todo lo que se vaya a responder esté fundamentado técnica y legalmente.

El señor **Gilberth Retana Chavez** explica que los estudios de demanda que se le solicita al CTP, el esquema operativo que esta entidad autoriza, ya sea en el tema de horarios y unidades, tienen que ir en función de la demanda. En este caso, de los pasajeros movilizados de la ruta. El esquema operativo que se incluye dentro del modelo, tiene que obedecer a esa demanda, entonces, esta tiene que ir en relación a ese esquema operativo que se aprobó.

Indica que, en el caso de que no exista el tema de la demanda por parte del CTP, con no más de tres años como lo establece la metodología, se utiliza el concepto de demanda implícita; es decir, se toma el rango horario donde está la mayor cantidad de carreras y se aplica un 100% de ocupación, sentados y de pie, de acuerdo a los diferentes rangos de rutas. Para el resto de los horarios se establece un 60% de ocupación.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** expresa que la demanda implícita se debe utilizar como última instancia, porque si el CTP no puede hacer un estudio, la Aresep no debe dañar a un empresario por carencias y limitaciones de la administración pública, no se puede tener un procedimiento que dañe a la empresa, por debilidades que tiene en ente rector o la Aresep.

Señala, además, que los elementos indicados por el señor **Gilberth Retana Chavez**, son de carácter técnico y se pueden incorporar en la propuesta de respuesta. Es importante que, si en algún momento, se ha querido aplicar la demanda implícita, lo cual requiere de un debido proceso, el CTP tiene que asumir y hacer los estudios que correspondan.

La señorita **Adriana Salas Leitón** agrega que en el criterio si se indica que la demanda implícita se hace en casos de excepción y, además, se remite a la sección exacta de la metodología donde paso a paso explica lo manifestado por el señor **Gilberth Retana**; sin embargo, la DGAJR no lo transcribió, pero, se señala que está ahí.

El señor **Gilberth Retana Chavez** indica que la metodología lo que dice esencialmente, es tener los estudios de demanda del CTP o en su defecto, el estudio de demanda que realice la Aresep, eso es lo vital, y lo hace, se entiende que es un caso de excepción y reglamenta cómo proceder con los casos de la demanda implícita.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** expresa que es importante la explicación que ofrece el señor **Gilberth Retana** la cual podría incorporarse al criterio.

La señorita **Adriana Salas Leitón** retoma la presentación y explica el argumento 19. Sobre la discrecionalidad en la aplicación de la metodología y la correspondiente propuesta de respuesta.

La señora **Adriana Garrido Quesada** consulta por qué si el análisis del equilibrio financiero es algo que es común a todos los sectores, este tendría que incorporarse con todo detalle en la metodología.

La señora **Carol Solano Durán** responde que la metodología señala que van a existir esos procedimientos, pero no los define; por lo tanto, qué sucede si se presenta un empresario y alega y demuestra que, por las particularidades que opera, esta metodología, aunque se parte que la ecuación 1 garantiza el equilibrio financiero, por sus particularidades, el empresario demuestra que es lo que hay que definir. El empresario podría demostrar que la metodología le causa el desequilibrio financiero, por tanto, es necesario por seguridad jurídica, ya que la metodología indica que esos procedimientos van a existir y se van a realizar los análisis, cómo se va a hacer y más importante aún, si el empresario lo logra demostrar, se sabría que la fórmula 1 no le resulta a esa ruta por circunstancias particulares; por lo tanto, ¿qué haría la Intendencia de Transporte? necesita una fórmula adicional para en ese caso, aplicarla, porque sería una excepción a la regla y como ya se ha observado por la jurisprudencia judicial, la Aresep no podría apartarse del resultado del modelo.

Así las cosas, el resultado de la metodología debe prever ese desarrollo de esos procedimientos y la forma de cómo el empresario debe demostrar y acreditarlo y si lo logra, qué haría la Intendencia de Transporte ¿qué fórmula aplicaría? Eso es lo que falta desarrollar, que dicho sea de paso, este aspecto está en el criterio de la DGAJR como una recomendación adicional.

El señor **Robert Thomas Harvey** indica que hay que agregar un aspecto muy importante, ya que cuando se hace una lista y se dice “entre ellas”, eso deja un espacio de discrecionalidad muy amplio. En tal sentido, es preferible ser exhaustivo y poner la lista taxativa de lo que se va a hacer, aunque se haga extenso.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que, lo que le preocupa es incorporar dentro de la metodología, estos aspectos. Le parece que tiene que haber un procedimiento bien definido, que incluya las

obligaciones de la empresa sobre la información que tiene que presentar para poder iniciar el proceso, pero ello fuera del modelo.

Al respecto, la señora **Carol Solano Durán** explica que la DGAJR presenta una recomendación adicional. En este momento no se estaría modificando, lo que se tendría que valorar es cómo hacer esos análisis pertinentes, exhaustivos que demuestren el cumplimiento del equilibrio.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que le parece que el acuerdo adicional que se tome, se lea de la siguiente manera: *“Instruir a la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación, para que valore la necesidad de proponer a la Junta Directiva, un procedimiento para realizar los análisis pertinentes básicos y exhaustivos que demuestren el cumplimiento del equilibrio financiero del operador, entre otros los análisis intertemporales de rentabilidad, solvencia, liquidez, requisitos, así como la forma en que se fijarán las tarifas en caso de que el resultado de los análisis pertinentes básicos y exhaustivos, demuestren un desequilibrio financiero del operador”*.

Indica respecto a la definición del término de equilibrio financiero, que se debe tomar en consideración lo que dice la Procuraduría General de la República, *“de lo dispuesto en el artículo 3 citado en la conexión con el 31 ha derivado la Procuraduría que la fijación de la tarifa debe mantener el equilibrio financiero del servicio, lo que implica que las tarifas no pueden ser fijadas en montos o porcentajes que provoquen una situación de déficit o de superávit para la entidad operadora del servicio”*.

La señora **Adriana Garrido Quesada** consulta si hay que salir a hacer estudios individuales para determinar si se está dando un superávit.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que no, aquí hay una definición de lo que es el equilibrio financiero, que va en un sentido o en otro, lógicamente nadie va a solicitar que se le ajuste la tarifa porque está ganando más de la cuenta, la van a presentar los que están por debajo. Reitera que la definición equilibrio la da la Procuraduría General; por lo tanto, la Aresep no tiene que complicarse buscando otra definición.

La señora **Adriana Garrido Quesada** señala que para enfocar adecuadamente se tiene que buscar la voluntad del legislador; además, desea conocer la lógica interna que tiene el artículo 31 de la Ley 7593 y su coherencia con el principio de tarificación al costo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** añade que ya se está analizando legalmente ese aspecto. Agrega que artículos de una misma ley puede ir en contraposición de otro. Es muy importante actuar de forma abierta, rigurosa y analítica, para que todo quede bien.

La señora **Anayansie Herrera Araya** agrega que también hay que verlo desde el punto de vista de lo que está viviendo la Institución, en cuanto a los procesos judiciales, acá cada quién ha manejado su concepto de lo que da el equilibrio financiero.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que se tiene que ver según la lógica y las buenas finanzas, que no se puedan generar pérdidas, porque se pierde parte del patrimonio que lleva a disminuir los activos. Generalmente, empiezan por los activos circulantes y se puede caer en problemas de falta de liquidez. Este tipo de situaciones, no por una coyuntura de corto plazo, si no porque haya una proyección de déficit en ese sentido y que tenga información suficiente, verificable y auditada, es lo que tiene que dar pie para que un ente, a partir de un conjunto de indicadores de tipo

financiero, conduzca a hacer ese análisis; esas reglas de juego que en finanzas no es uno o dos indicadores, es un conjunto de variables y todas relacionadas, la rentabilidad, costos, apalancamiento y liquidez.

Con ese diagnóstico que se hace de esa organización, se determina que su situación financiera no es sostenible a mediano y largo plazo, y que se puede poner en peligro la prestación y calidad del servicio; ese elemento es fundamental salvaguardar. Es un caso excepcional, no está dentro de la metodología, pero se deriva dentro de las responsabilidades que la Aresep tiene y que hay que salvaguardar.

Es importante dejar claro, que esto tiene que ver con estados financieros auditados. Se ha discutido que toda la lógica de la contabilidad regulatoria, tiene que conducir a analizar el servicio al costo; no puede ser que una empresa refleje pérdidas, si la relación de salarios respecto de la industria, sea muy alto; todo este tipo de análisis la Aresep los podrá hacer a futuro y la empresa que presente esa información, es porque puede demostrar que por razones de la tarifa, operativas y técnicas, tienen desequilibrio, eso es lo que se pretende.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que, lo que se tiene que hacer es el procedimiento para determinar si se está atentando contra el equilibrio financiero de las empresas, y esto es urgente para la regulación de todos los servicios.

La señora **Grettel López Castro** retoma lo mencionado por el señor Sauma Fiatt en su referencia al dictamen de la Procuraduría General de la República, incluido en la página 92 y 93 del informe de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en el cual se describe con claridad, el concepto de equilibrio financiero y procede a leerlo:

“De lo dispuesto en el artículo 3 citado en conexión con el 31, ha derivado la Procuraduría que la fijación de la tarifa debe mantener el equilibrio financiero del servicio (artículo 31, in fine), lo que implica que las tarifas no pueden ser fijadas en montos o porcentajes que provoquen una situación de déficit o de superávit para la entidad operadora del servicio. Si se produjera un déficit o superávit no sólo se violentaría el principio de equilibrio financiero sino también el de eficiencia económica. Afirmación que se ha fundado en que un concesionario de servicio público no puede ser eficiente si las tarifas que recibe como contraprestación no le aseguran una remuneración por los costos reales y totales del servicio y un porcentaje necesario para invertir en la mejora del propio servicio. Tal sería el caso de una fijación que no llegue a cubrir los costos del servicio, que afecte la competitividad del prestatario o no permita el desarrollo de su actividad. Pero, también se ha indicado que si la fijación de las tarifas permite un superávit presupuestario, se podría lesionar los intereses y derechos de los usuarios, ya que se le estaría exigiendo una contraprestación por un monto superior al requerido para mantener el servicio en condiciones de eficacia y eficiencia y, por ende, el equilibrio que el legislador consideró. En este sentido, hemos indicado: “En segundo término, las tarifas no deben exceder el costo y el porcentaje de inversión necesaria porque la eficiencia económica no puede ir en detrimento de los derechos de los usuarios, uno de los cuales es que el servicio sea al costo, tal como lo establece el artículo 3º de la Ley 7593. Y es que una tarifa que exceda los costos del servicios puede conducir a una situación de ineficiencia económica, ello en el tanto en que el concesionario no tendría razones suficientes para buscar maximizar los recursos y ser eficiente. Puesto que la Administración reconocería mayores precios que los que los costos justifican, el proveedor de servicio perdería incentivo para procurar economías pero sobre todo perdería el estímulo necesario para propiciar una prestación del servicio con altos estándares de calidad y al menor precio posible. Como se indicó en

el dictamen C-207-2001 26 de julio de 2001, el equilibrio entre el costo real del servicio y la tarifa a cargo del usuario entraña respetar el criterio de equidad". Opinión Jurídica, OJ-66-2009 de 23 de julio de 2009".

Indica que el análisis de la Procuraduría General de la República es claro, por lo que considera que no se necesita mayor ahondamiento sobre el concepto.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, lo que sucede es que cuando se viene a ver la eficiencia de la industria; por ejemplo, hay que tener la relación salarios a ingresos totales; gastos indirectos respecto de los gastos totales, ese es el típico análisis de finanzas que se hace, porque todas las reglas del juego que se tienen que definir, es para operacionalizar estos conceptos que son generales y de ahí, generar indicadores y conforme se cuente con la contabilidad regulatoria y se obtenga la información de los prestadores de servicio, que es urgente en una base de datos, se podrá tener categorías de empresas, las más eficientes de acuerdo a ciertos indicadores de operación y se obtendrá un promedio de industria, lo cual será la base. Es decir, esa definición general que da la Procuraduría de la República, la desarrolla y establece la Aresep con base en criterios técnicos y la información que deben proveerle los operadores de servicios.

El señor **Robert Thomas Harvey** expresa que no solo se debe tomar en cuenta el artículo 31 de la Ley 7593, sino también el de la Ley 3503, que tiene reglas particulares para las tarifas de autobuses; contiene unos artículos respecto del equilibrio financiero, qué se reconoce y que no; por lo que, lo pertinente es analizar el expediente para conocer la razón que tuvo el legislador para hacer este tipo de norma.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** añade que se presente un apartado que contenga los salarios, para conocer cuánto se paga en ese rubro. Tener la posibilidad de conocer los costos asociados a la prestación del servicio para poder determinar si existe o no el desequilibrio financiero y adicionalmente, incluiría dos aspectos más: 1) que esto tendría que ser de previo y especial pronunciamiento, porque es el equilibrio financiero, de suma importancia conocerlo y 2) que se garantice que la Intendencia de Transporte analice esto, y que no sea el mismo departamento de investigación tarifaria, porque es muy difícil para uno como ser humano, volver sobre sus propias acciones, sino que alguien diferente lo analice y vea los parámetros, determinar si hay desequilibrio financiero o no, y dar las razones pertinentes.

La señora **Anayansie Herrera Araya** indica que la Institución debe empezar a trabajar y puede valorar cómo ha sido el recorrido de las entidades que exigen a las instituciones financieras, hacer una conversión, que sería como lo análogo de una contabilidad regulatoria en función de un convertidor, de esta manera, la Aresep puede ayudarse a tener información que sea más confiable. Obviamente, la información auditada ayuda mucho, pero es parte de los requisitos que hay que establecer.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera que, en los próximos dos años, es tarea fundamental de la Aresep tener en línea los estados financieros bajo las normas de la Institución de cada empresa de todos los sectores regulados. Asimismo, que dicha información no sea diferente a la que es presentada en otras instancias, que sea fidedigna incluso para la fijación de tarifas y la misma cuando tiene problemas financieros.

La señora **Adriana Garrido Quesada** insiste en que le interesa que se lleve a cabo un informe sobre la voluntad del legislador, tal y como lo ha apoyado el asesor jurídico Robert Thomas Harvey.

Considera que podría ser que el artículo 31 de la Ley 7593 al hablar de equilibrio financiero, no se refiera a evitar superávit de las empresas que sean más eficientes que la estructura modelo, sino a defender al prestatario de que si se hace modelo de industria al tarifar no se atentará contra su equilibrio financiero – entendido como cero pérdidas y cero ganancias de operación. Apunta que este es un tema clave.

La señorita **Adriana Salas Leitón** se refiere a los argumentos de recurrente: 26. Sobre las decisiones que generan discrecionalidad del funcionario; 26.2 Revisión Técnica Vehicular; 26.3 Cargas sociales y 27. Sobre los defectos de la fundamentación del acto, así como a la propuesta de respuesta conforme al criterio 870-DGAJR-2016. En cuanto al Tema 2. Sobre Actualización de Parámetros, comenta el argumento 5. Sobre el tope del 10% del autobús en el reconocimiento de costos de repuestos y accesorios.

Seguidamente se suscita un intercambio de impresiones en torno a los coeficientes técnicos, dentro de los cuales el señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta por qué no se han actualizado los coeficientes técnicos, y por qué el Centro de Desarrollo de la Regulación no llevó a cabo paralelamente un proceso de investigación para tener actualizado esos coeficientes. En segundo lugar, pregunta si existen algunas diferencias sustantivas para el resultado final del modelo y, un tercer aspecto, cuáles de esos 16 coeficientes son de eficiencia y cuáles son otros tipos de factores de relaciones técnicas de otro tipo.

Desde su óptica, desearía tener una explicación detallada de cada coeficiente para poderlos entender dentro de la lógica del modelo. En la actualidad, los autobuses son más eficientes, se habla mucho de coeficientes y considera necesario precisar cómo afectan dentro de la lógica de las ecuaciones para poder tener un criterio mucho más sustentado.

El señor **Marlon Yong Chacón** responde que el CDR tiene información resumida de los coeficientes del modelo anterior y el reciente, cuáles se modificaron y cuáles se están revisando con el Instituto Tecnológico de Costa Rica; además de la fuente, información necesaria y son aproximadamente 33 tipos de ítems identificados. Sin embargo, no se cuenta con una separación por coeficiente de costo o de eficiencia.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si con el aumento en el parque vehicular, se afecta directamente esos coeficientes de eficiencia.

El señor **Marlon Yong Chacón** procede a explicar un ejemplo relacionado con el coeficiente de grasa, conforme al modelo anterior y el vigente. Asimismo, se refiere al coeficiente de combustible y la forma de determinarlo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que en estos casos, parte de la argumentación a la hora de justificar, es que son coeficientes que, en este momento, están favoreciendo al prestatario porque eran valores para modelos de autobuses muchos menos eficientes, con el avance de la tecnología de los modelos actuales, deberían tener mucho mejor rendimiento por kilómetro.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que esto es un modelo para determinar una tarifa. No se puede tener el modelo perfecto para todos. Señala que se cuenta con un modelo que es una abstracción de la realidad y que permite obtener una tarifa, sensibilizada a las diferentes rutas de

acuerdo con ciertas características. Se utiliza la mejor información posible; si la tarifa atenta contra el equilibrio financiero, que la empresa lo demuestre.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que esa abstracción de la realidad tiene que estar regulada legalmente y que no vayan en contra de los principios de la ciencia y la lógica. Es importante tener claro que una resolución de la Intendencia de Transporte no necesariamente debe conocerse en un recurso de revocatoria o de apelación ante esta Junta Directiva se puede judicializar desde la resolución de la Intendencia. La administración pública puede hacer solo aquello para lo cual se está facultada legalmente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera que cada decisión que se tome, tiene que tener fundamentación técnica rigurosa y gestionar el riesgo. En este momento, no se justifica, la Aresep debería tener información técnica, financiera de las organizaciones para tomar las decisiones. Se tiene información parcial que se lleva de forma arcaica, lo cual de alguna manera afecta las decisiones y la robustez de la metodología. Recalca que no se ha hecho la tarea desde hace tiempo, de solicitar información financiera, generar indicadores de desempeño y eficiencia.

La robustez de las decisiones se debe basar en estudios suficientes y buenos; junto con información de todos los prestadores en el área financiera, técnica y de calidad de los servicios, para que la institucionalidad regulatoria se fortalezca, porque en el tanto y en cuanto se judicialice, se está perdiendo la instancia administrativa para pasarla a judicial.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** expresa que es de suma importancia justificar adecuadamente la utilización de los coeficientes, los cuales, a partir de una mejora continua, se estarán actualizando.

La señorita **Adriana Salas Leitón** continúa su exposición y se refiere a los siguientes argumentos: 5.2 sobre la respuesta a la oposición en el proceso de audiencia pública, en la cual la Aresep le respondió que hay un estudio que toma en cuenta la rugosidad. Esta fuente debería citarse e incorporarse al expediente; 5.3 El uso o derivación hecha por Aresep del modelo HDM-IV resulta más en suposiciones, las cuales llevarán a experimentar, mediante su aplicación sucesiva, si es o no adecuada.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que sobre esa metodología existe experiencia internacional para su aplicación. Además, existe un proceso de mejora continua, se depurará y mejorará, para lo cual se realizarán los estudios del caso para que se haga más robusta a futuro.

La señora **Adriana Salas Leitón** explica el argumento 11. Sobre los costos variables y 13. Sobre el reconocimiento del costo de lubricantes, grasas y filtros.

Al respecto, el señor **Roberto Jiménez Gómez** expresa que el coeficiente en este caso, se utiliza porque es con el que se cuenta, según las disposiciones de la metodología aprobada y está sujeto a mejora.

En cuanto al Tema 3. Inconformidad con el procedimiento, la señorita **Salas Leitón** explica lo relativo al argumento 8. Sobre el salario de los conductores y 9. Sobre la solicitud de insumos para el cálculo de choferes.

Ante una consulta de la señora **Muñoz Tuk** sobre el kilometraje improductivo, la señorita **Adriana Salas Leitón** explica que existe un coeficiente que lo determina y se encuentra en el cuadro 14 de la metodología, el cual considera un rango de distancia por kilometraje improductivo, tomando en cuenta la zona urbana y no urbana, y para cada uno un coeficiente establecido.

Seguidamente, la señorita **Adriana Salas Leitón** continúa su presentación con el Tema 4. Políticas de modernización y el argumento 10. Sobre el costo del personal administrativo.

Por otra parte, la señora **Carol Solano Durán** explica lo relativo a los argumentos 22. Sobre el modelo aprobado, la modernización de transporte, el Plan Nacional de Desarrollo y las políticas sectoriales. Asimismo, se refiere a las propuestas de respuesta en este punto.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si se prevé la fijación tarifaria para la sectorización.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que lo que ha estado hablando con la Intendencia de Transporte, es que esta es una metodología general, cuando se tenga la sectorización se verá la estructura tarifaria que debería tenerse para un modelo sectorial, porque habrá complejidad, ir de un punto a otro y tener que pasarse por tres empresas, establecer costos, esa es otra metodología tarifaria.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** apunta que entonces se debe de tener claro que la Aresep no está listo con esa metodología.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que no se está listo porque la sectorización no se ha definido con precisión; se le ha ofrecido al señor MOPT ir a participar en el ámbito que le compete a la Aresep, para que cuando se tenga un diseño razonable se pueda empezar a elaborar la metodología tarifaria acorde con la sectorización, se buscará participar para tener criterios y apoyarla en lo que le compete a esta Institución. Asimismo, se va a tener personal del CDR trabajando con los funcionarios del MOPT en la sectorización para tomar los criterios y diseñar una metodología (o la existente adaptada) y de acuerdo a los medios de pago, tener esa metodología en el momento oportuno.

Seguidamente la señorita **Adriana Salas Leitón** se refiere a los argumentos 21. Sobre los elementos que debe contener una metodología tarifaria; y 23. Sobre los principios de equilibrio financiero y servicio al costo.

Sobre el particular, el señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que la revisión sería dentro de la lógica del modelo; una segunda opción es, como caso excepcional que seas por equilibrio financiero y que sea de acuerdo a reglas para todos los servicios regulados, en caso de que se demuestre problemas por el equilibrio financiero.

La señora **Carol Solano Durán** señala que, en efecto, así debe ser. Por esa razón, se requiere entender el procedimiento y los requisitos, y qué se tiene que aportar para ver que esa ecuación por sus particularidades no le garantizó y además, qué pasa si el empresario logra demostrar que por sus particularidades, de forma que hay que definir qué se va a aplicar.

Ante una pregunta de la directora Garrido Quesada sobre los recursos procesales, la señora **Carol Solano Durán** explica que procesal se refiere a los procedimientos, que pueden ser impugnar en sede administrativa, pero en este momento es prematuro, porque no los recurrentes no están diciendo

cuáles son las variables de la metodología que ponen en riesgo, no se ha aplicado, no tendrían elementos para decir que les está afectando en este momento.

La señora **Adriana Garrido Quesada** apunta que un aspecto clave, es entonces, y como se ha visto, lograr que los jueces entiendan que de lo primero que tienen que revisar en una demanda por tarifas y es si se atentó o no contra el equilibrio financiero de las empresas.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala ¿cómo los jueces van a saber? Cuando se tiene un procedimiento totalmente establecido, existe una rotulación que indica cómo se hace; cuándo el empresario puede demostrar que fue afectado, cuáles son las variables, cómo se determina. Así los jueces van a saber.

La señorita **Adriana Salas Leitón** continúa su presentación y explica lo concerniente a los argumentos 24. Sobre las violaciones concretas a los principios de equilibrio financiero y servicio al costo y el contrato de concesión; y 24.2 No contempla la metodología, la obligación contractual que impuso el MOPT-CTP, de obligar a los concesionarios a disponer de estaciones terminales en el Centro de San José, lo cual implica un enorme costo y su no reconocimiento implicaría que los empresarios que brindan el servicio pongan en peligro todo su patrimonio empresarial.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que le preocuparía ser “solucionadores o rescatadores” financieros de las empresas, porque esa no es la función de la Aresep como regulador. No está de acuerdo en que se tenga que hacer modelos a la medida de cada uno, dependiendo de lo que hayan hecho, eso es lo que le preocupa, hasta donde debe llegar el análisis financiero para determinar si está en equilibrio o no.

La señorita **Adriana Salas Leitón** se refiere a los argumentos del recurrente: 24. No se contempla las inversiones que deben realizar los concesionarios con motivo de la implementación de las revisiones anuales en materia de evaluación de la calidad del servicio, y no solo se refieren al costo de los estudios, sino también a los gastos administrativos y operativos que ellos conllevan y las respectivas inversiones; y 24.4 Sobre los coeficientes de los costos de repuestos y mecánicos será imposible cumplir con los planes de mantenimiento exigidos al operador por los contratos de concesión y el manual de calidad, para asegurar un servicio eficiente y seguro al usuario.

Sobre el Tema 6. Otros temas varios. Se refiere a los argumentos 3. Sobre el incumplimiento de las órdenes de la Contraloría General de la República; 6. Sobre el no reconocimiento de las horas extra del costo del salario de los mecánicos; y 7. Sobre el reconocimiento del costo de salarios de mecánicos y repuestos y accesorios cuando una empresa adquiere autobuses nuevos en el primer año, resultando más atractivo invertir en autobuses viejos.

En este punto la señora **Anayansie Herrera Araya** señala que, mediante oficio DFOE-SD-1683 del 30 de setiembre de 2016, y ante una solicitud de un grupo de transportistas, la Auditoría Interna informa que la disposición 4.7, referente a la formulación de esta metodología, está en proceso de cumplimiento, por lo tanto, considera debería valorarse este oficio en relación con lo indicado respecto del argumento 3.

Seguidamente el señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, dado lo avanzado de la hora, lo procedente es continuar con el análisis del recurso, en la próxima sesión.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria conforme al oficio 870-DGAJR-2016, el señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación continuar el tema en una próxima sesión y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 04-53-2016

Continuar con el análisis del recurso de reposición y gestión de nulidad interpuestos por la Asociación Cámara Nacional de Transportes, Cámara de Transportistas de San José, Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste, Servicios de Transportes Heba de Guápiles S.A. y Autotransportes Sabana Cementerio S.A., contra la resolución RJD-035-2016, en la sesión ordinaria 54-2016, a celebrarse el 20 de octubre de 2016.

A las dieciocho horas con cincuenta minutos se retiran del salón de sesiones, los señores (as) Marlon Yong Chacón, Carol Solano Durán, Adriana Salas Leitón y Gilberth Retana Chavez.

ARTÍCULO 5. Asunto pospuesto.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** propone por lo avanzado de la hora, posponer el conocimiento del punto 3.3 "Continuación del análisis de la propuesta de respuesta al oficio DE-2016-2283 del 8 de agosto de 2016, del Consejo de Transporte Público (CTP)".

ACUERDO 05-53-2016

Posponer, para la próxima sesión, el conocimiento del punto 3.3 de la agenda "Continuación del análisis de la propuesta de respuesta al oficio DE-2016-2283 del 8 de agosto de 2016, del Consejo de Transporte Público (CTP)".

ARTÍCULO 6. Asuntos varios de los Miembros de Junta Directiva.**Asuntos informativos del Regulador General**

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que desea expresar una felicitación a la Intendencia de Aguas por la organización del II Congreso Latinoamericano de Agua, que se realizó el pasado 6 y 7 de octubre. Actividades como esta, son muy importantes porque permiten no solo convocar a representantes de la comunidad internacional y nacional, sino porque, abren espacios de diálogo sobre temas tan importantes como la calidad de los servicios de agua, asociatividad de los acueductos comunales, protección de acuíferos, ente otros.

Por otra parte, se refiere a las actividades internas realizadas con ocasión de la celebración del XX Aniversario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Asimismo, comenta que la próxima semana se realizará en Costa Rica la reunión de la Comisión Regional de Interconexión Eléctrica (CRIE), y en el marco de dicha actividad se tiene programada una visita al proyecto Reventazón el próximo viernes 21 de octubre, razón por la cual extiende una cordial invitación a los señores miembros de la Junta Directiva para que valoren su participación.

Comentario de la señora Grettel López Castro

La señora **Grettel López Castro** solicita dejar constando en actas el siguiente comentario:

“No quisiera dejar pasar la triste noticia para la institucionalidad regulatoria, que aparece en la primera plana de La Nación del martes 11 de octubre recién pasado, en donde los señores autobuseros solicitan al señor Regulador valorar un castigo para el Intendente de Transportes. ¿Valorar un castigo para el Intendente de Transporte porque fue diligente en contratar un estudio de verificación de las cantidades de pasajeros y carreras reportadas por los empresarios? Muy preocupante.

Lo peor que podemos hacer en estos momentos es echar para atrás lo logrado en estos últimos años. Luchamos contra viento y marea tan sólo para llevar a la discusión pública la obsoleta metodología de buses. Esto se logró y ahora tenemos la enorme responsabilidad técnica de incluir los primeros cambios en esa metodología, sabidos de que el camino apenas inicia. Haber llegado adonde estamos hoy en día, es un momento histórico en la regulación del sector transportes.

El análisis, los ejercicios y las simulaciones realizadas, y expuestas en esta Junta Directiva, han demostrado que hay rentas excesivas que se han generado por años para los señores autobuseros. Ello justificó lo actuado institucionalmente hasta el día de hoy. Pero más allá de lo técnico, me parece muy delicado que se amenace e intimide a nuestros funcionarios. Ojalá tengamos alguna reacción contundente de defensa a nuestros funcionarios, elevemos la moral de nuestros equipos técnicos, fortalezcamos nuestra credibilidad institucional y sobretodo, defendamos -en la práctica- al “centro de la regulación”, el usuario.

Me parece que la mejor manera de blindar nuestras actuaciones es hacer las cosas bien, y eso es lo que hemos procurado desde la Administración. El solo hecho de tener por demostrado las excesivas rentas que se generaron con la anterior metodología y que la nueva metodología intenta corregir, es la mejor forma de demostrar el porqué de la resistencia de los señores autobuseros a la aplicación de la nueva metodología. Esos datos, en mi criterio, hay que sacarlos a la luz pública una y otra vez, de una forma y de otra. Debemos demostrar, en la práctica, que estamos actuando en defensa del usuario. La comparación de lo que teníamos (anterior metodología) respecto a lo que tenemos (nueva metodología) es mejor, aunque perfectible, pero hay que empezar por algo y ahora. Es importante que se entienda que no es lo que los señores autobuseros quieran o no; es lo que la regulación dice que debe ser; sin intimidaciones ni amenazas.

Creo muy necesario interpelar esas solicitudes de los señores autobuseros. No podemos dejar que los regulados cuestionen públicamente a nuestros funcionarios, ellos cumplen con su labor y en ese rol, procuran reducir las asimetrías de información, buscan los medios para acercarnos más a la realidad que regulamos, contratan estudios de campo, elaboran normativas con los mejores criterios técnicos, etc., todo ello para defender nuestra independencia y gestión regulatoria”.

Solicitudes de la directora Sonia Muñoz Tuk

La señora **Sonia Muñoz Tuk** solicita a la Administración analizar la posibilidad de agendar temas de la Superintendencia de Telecomunicaciones, relacionados con los mercados relevantes y los proyectos del Fondo Nacional de las Telecomunicaciones (Fonatel).

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que se convocará a una sesión extraordinaria el próximo lunes 24 de octubre de 2016, para conocer las presentaciones de dichos temas.

ARTÍCULO 7. Asuntos informativos

Seguidamente se dan por recibidos los temas indicados en la agenda como asuntos de carácter informativo, los cuales se detallan a continuación:

- ✓ Informe presentado por la SUTEL sobre la Fijación de la Contribución Parafiscal a FONATEL, periodo 2016, pagadera en el 2017 y Plan de Proyectos y Programas 2017-2022. Oficio 07180-SUTEL-SCS-2016 del 26 de setiembre de 2016 y 06862-SUTEL-DGF-2016 del 14 de setiembre de 2016.
- ✓ Solicitud de audiencia presentada Distribuidora Royal S.A. Nota 30 de setiembre de 2016. Carta de fecha 30 de setiembre de 2016 (SAU138242).
- ✓ Solicitud presentada por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. al Regulador General en cuanto a la base legal para que el Director de Energía ejerza funciones que la Junta Directiva atribuyó al Intendente de Energía. Oficio COOPELESCA-GG-505-2016 del 29 de setiembre de 2016.

En cuanto a la solicitud de audiencia presentada por la empresa Distribuidora Royal S.A., el señor **Roberto Jiménez Gómez** plantea dar respuesta de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Sesiones. Lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 06-53-2016

Denegar la audiencia solicitada por la empresa Distribuidora Royal S.A., objeto de su carta del 30 de setiembre de 2016, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en su artículo 2 inciso 4, que dispone: *“La Junta no conferirá audiencia a ninguna de las partes de un procedimiento administrativo que la soliciten, cuando la Junta debe conocer los recursos administrativos que interesen o pueden interesar a los solicitantes”*, lo cual imposibilita a este cuerpo colegiado a otorgar la citada audiencia.

A las diecinueve horas con quince minutos finaliza la sesión.

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ
Presidente de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva