

**SESIÓN ORDINARIA**

**N.º 54-2016**

**20 de octubre de 2016**

***San José, Costa Rica***

**SESIÓN ORDINARIA N.º 54-2016**

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta y cuatro, dos mil dieciséis, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves veinte de octubre de dos mil dieciséis, a partir de las catorce horas. Asisten los siguientes miembros: Grettel López Castro, quien preside; Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt, Adriana Garrido Quesada y Sonia Muñoz Tuk, así como los señores (as): Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna; Robert Thomas Harvey, Asesor del Despacho del Regulador; y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

**ARTÍCULO 1. Constancia de inasistencia.**

Se deja constancia de que el señor Roberto Jiménez Gómez, no asiste en esta oportunidad, dado que tuvo que atender compromisos propios de su cargo. En razón de lo anterior, en ausencia del Regulador General, 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) subinciso 6) e inciso b) subinciso 3) de la misma ley, la señora Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta, sustituye al señor Roberto Jiménez Gómez, Regulador General, durante sus ausencias temporales, por lo que en esta sesión, asume la presidencia de la Junta Directiva.

**ARTÍCULO 2. Aprobación del Orden del Día.**

La señora **Grettel López Castro** da lectura al Orden del Día de esta sesión y plantea trasladar la solicitud de audiencia presentada por Buses San Miguel Higuito S.A., Autobuses Unidos de Coronado, S.A. y Corporación Nacional de Transportes CONATRA., como punto 3.4 resolutivo.

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

**ACUERDO 01-54-2016**

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 53-2016.*

3. *Asuntos resolutivos.*

3.1 *Solicitud de autorización para que el Regulador General participe en la VII Reunión Anual de Red de Reguladores Económicos y la XV Reunión del Comité de Política Regulatoria de la OCDE, del 2 al 4 de noviembre de 2016, a celebrarse en París, Francia.*

- 3.2 *Estados Financieros de la Aresep al 30 de setiembre de 2016. Oficios 534-DGO-2016 y 1522-DF-2016, ambos del 14 de octubre de 2016.*
  - 3.3 *Ejecución Presupuestaria de la Aresep al 30 de setiembre de 2016. Oficios 535-DGO-2016 y 1523-DF-2016, ambos del 14 de octubre de 2016.*
  - 3.4 *Solicitud de audiencia presentada por Buses San Miguel Higuito, S.A., Autobuses Unidos de Coronado, S.A. y Corporación Nacional de Transportes CONATRA, sobre la metodología tarifaria que se aplica a las empresas de transporte público y el desequilibrio financiero. Oficio CQB-23-09-2016 del 22 de setiembre de 2016.*
  - 3.5 *Continuación del 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. Expediente OT-230-2015. Oficio 870-DGAJR-2016 del 22 de setiembre de 2016.*
  - 3.6 *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.*

### **ARTÍCULO 3. Aprobación del acta de la sesión 53-2016.**

Los miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión ordinaria 53-2016, celebrada el 13 de octubre de 2016.

El director **Sauma Fiatt** plantea posponer la aprobación de dicha acta, toda vez que la directora Garrido Quesada remitió hoy sus observaciones a las 12:36 horas, razón por la cual no contó con el tiempo para analizarlas.

Por su parte, la señora **Adriana Garrido Quesada** solicita a la Secretaría de la Junta Directiva, remitir una versión integral del acta 53-2016 con todas las observaciones formuladas del caso.

La señora **Grettel López Castro** somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

### **ACUERDO 02-54-2016**

Posponer la aprobación del acta de la sesión ordinaria 53-2016, celebrada el 13 de octubre de 2016, con el propósito de que los miembros de la Junta Directiva puedan revisar e incorporar las observaciones pertinentes al acta.

**ARTÍCULO 4. Solicitud de autorización para que el Regulador General participe en la VII Reunión Anual de Red de Reguladores Económicos y la XV del Comité de Política Regulatoria de la OCDE.**

La Junta Directiva conoce el oficio 930-RG-2016 del 19 de octubre de 2016, mediante el cual el Regulador General solicita autorización para que la Administración realice las gestiones que resulten necesarias para cubrir los gastos de viaje, con el fin de participar en la Reunión Anual de Red de Reguladores Económicos y la XV del Comité de Política Regulatoria de la OCDE, a celebrarse los días 2, 3 y 4 de noviembre próximo, en la ciudad de París- Francia.

Analizada la solicitud, conforme al oficio 930-RG-2016, suscrito por el Regulador General, la señora **Grettel López Castro** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

**ACUERDO 03-54-2016**

Autorizar a la Administración para que se cubran los gastos de viaje que le demande la participación del señor Roberto Jiménez Gómez, Regulador General, en la VII Reunión de Red de Reguladores Económicos y la XV Reunión del Comité de Política Regulatoria de la OCDE, cuya actividad se llevará a cabo del 2 al 4 de noviembre de 2016, en la ciudad de París, Francia, de conformidad con la solicitud planteada mediante el oficio 930-RG-2016 del 19 de octubre de 2016 y en observancia de lo dispuesto en los artículos 31 y 52 del Reglamento de Gastos de Viaje y Transporte para Funcionarios Públicos de la Contraloría General de la República.

**ACUERDO FIRME.**

**ARTÍCULO 5. Estados Financieros de la Aresep al 30 de setiembre de 2016.**

*A las catorce horas con cincuenta y seis minutos ingresan al salón de sesiones, la señora; Magally Porras Porras, Directora de la Dirección de Finanzas y el señor Gustavo Alvarado Zúñiga, funcionario de esa Dirección, a participar en la presentación del tema objeto de este y el siguiente artículo.*

La Junta Directiva conoce los oficios 534-DGO-2016 y 1522-DF-2016, ambos del 14 de octubre de 2016, mediante los cuales la Dirección General de Operaciones y la Dirección de Finanzas remiten los Estados Financieros de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, al 30 de setiembre de 2016.

El señor **Gustavo Alvarado Zúñiga** explica los Estados Financieros de la Aresep, al 30 de setiembre de 2016, al tiempo que responde consultas que se le formulan sobre el particular.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección de Finanzas, conforme a los oficios 534-DGO-2016 y 1522-DF-2016, la señora **Grettel López Castro** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

**ACUERDO 04-54-2016**

Aprobar, de conformidad con la documentación remitida al efecto por la Dirección de Finanzas adjunto a los oficios 534-DGO-2016 y 1522-DF-2016, ambos del 14 de octubre de 2016, los Estados Financieros de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, al 30 de setiembre de 2016.

**ACUERDO FIRME.**

**ARTÍCULO 6. Ejecución Presupuestaria de la Aresep al 30 de setiembre de 2016.**

La Junta Directiva conoce los oficios 535-DGO-2016 y 1523-DF-2016, ambos del 14 de octubre de 2016, mediante los cuales la Dirección General de Operaciones y la Dirección de Finanzas remiten la Ejecución Presupuestaria al 30 de setiembre de 2016.

La señora **Magally Porras Porras** explica lo correspondiente al Estado de Ejecución Presupuestaria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, al 30 de setiembre de 2016, al tiempo que responde distintas consultas que le formulan sobre el particular.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección de Finanzas, conforme a los oficios 535-DGO-2016 y 1523-DF-2016, la señora **Grettel López Castro** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

**ACUERDO 05-54-2016**

Aprobar, de conformidad con la documentación remitida al efecto por la Dirección General de Operaciones y la Dirección de Finanzas adjunto a los oficios 535-DGO-2016 y 1523-DF-2016, ambos del 14 de octubre de 2016, la Ejecución Presupuestaria al 30 de setiembre de 2016.

**ACUERDO FIRME.**

*A las quince horas con cuarenta y cuatro minutos se retiran del salón de sesiones, la señora Magally Porras Porras y el señor Gustavo Alvarado Zúñiga.*

**ARTÍCULO 7. Propuesta de respuesta al oficio DE-2016-2283 del Consejo de Transporte Público.**

*A las dieciséis horas con cinco minutos ingresan al salón de sesiones, los señores Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte y Paolo Varela Brenes, funcionario de esa Intendencia, a participar en la presentación del tema objeto de este artículo.*

En atención al acuerdo 03-52-2016 de la sesión 52-2016, celebrada el 6 de octubre de 2016, la Junta Directiva continúa con el análisis de la propuesta de respuesta al oficio DE-2016-2283, suscrito por el señor Mario Zárate Sánchez, Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Pública (CTP).

El señor **Paolo Varela Brenes** indica que en esta oportunidad, se presenta la propuesta de respuesta al CTP, la cual, de conformidad con lo discutido en la sesión 52-2016, se le incorporaron las observaciones realizadas por los miembros de este cuerpo colegiado.

Analizada la propuesta, con base en lo expuesto por la Intendencia de Transporte, así como en las observaciones planteadas en su oportunidad por los miembros de la Junta Directiva, la señora **Grettel López Castro** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

#### **ACUERDO 06-54-2016**

Dar respuesta al oficio DE-2016-2283 del 8 de agosto de 2016, suscrito por el señor Mario Zárate Sánchez, Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Público, en los siguientes términos:

*“En primer lugar la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora manifiesta que no sería correcto afirmar que la aprobación del nuevo modelo tarifario se haya realizado de forma arbitraria e inconsulta con el Consejo de Transporte Público (CTP). Esto se evidencia en la cantidad de espacios de participación, consulta y coordinación interinstitucional, como se detalla más adelante.*

*Sin embargo, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora está en la mejor disposición de reforzar la eficacia de la coordinación interinstitucional con el Consejo de Transporte Público, con el fin de lograr la mejor regulación que, en conjunto, le podemos brindar al país para el servicio de transporte público remunerado de personas.*

#### **I. ANTECEDENTES DE INTERÉS**

- 1. Que el 8 de agosto de 2016, mediante el oficio DE-2016-2283 el Consejo de Transporte Público remitió al Regulador General y a la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, un documento donde expuso varios temas de su interés, vinculados pero no limitados, a la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”.*
- 2. Que el 18 de agosto de 2016, mediante el oficio 723-DGAJR-2016, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, realizó un “Análisis de las posibles implicaciones del oficio del Consejo de Transporte Público, DE-2016 con respecto a la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús y su aplicación”; el cual fue remitido al Regulador General.*
- 3. Que el 31 de agosto de 2016, mediante el oficio 1368-IT-2016, la Intendencia de Transporte, rindió el informe respectivo al Regulador General en su condición de Presidente de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, realizando aclaraciones al oficio DE-2016-2283, suscrito por Mario Zárate Sánchez, Director Ejecutivo a.í. del Consejo de Transporte Público, respecto del nuevo modelo tarifario para el servicio público de autobús y asuntos varios.*

#### **II. SOBRE RESPUESTA AL OFICIO DE-2016-2283 DEL 8 DE AGOSTO DE 2016, DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, RELATIVO A LA “METODOLOGÍA PARA**

**FIJACIÓN ORDINARIA DE TARIFAS PARA EL SERVICIO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS” Y ASUNTOS VARIOS.**

La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, acoge el proyecto de nota contenido en los oficios 723-DGAJR-2016 y 1368-IT-2016, para dar respuesta al oficio DE-2016-2283 del 8 de agosto de 2016, del Consejo de Transporte Público, relativo a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús” y asuntos varios, en los siguientes términos:

A continuación se da respuesta a cada una de las manifestaciones dadas en el oficio supra citado, para mayor claridad sobre los temas tratados:

**1. MODELO TARIFARIO**

Indicó el Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) que la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús” (en adelante la metodología) aprobada mediante la resolución RJD-035-2016, contiene temas que no fueron consultados al CTP, de previo a su aprobación por parte de la Junta Directiva de Aresep, refiriéndose expresamente a los siguientes aspectos:

- a) Para la admisibilidad de los estudios tarifarios ordinarios, la nueva metodología pide que las rutas cuenten con estudios técnicos con una antigüedad no mayor de tres años, señalando que ese plazo fue fijado en forma inconsulta y arbitraria pues en ningún momento se les preguntó de la cantidad de rutas que estuvieran en esa condición ni la capacidad ni disponibilidad de personal del CTP para poder cumplir con este requisito fijado por la ARESEP. Agrega el CTP “que debe tenerse presente que los insumos para correr el modelo deben ser generados en nuestra institución, en consecuencia, la implementación del nuevo modelo debió y debe realizarse de manera progresiva contemplando la capacidad instalada del Consejo.”
- b) El plan de aplicación de la nueva metodología tarifaria que expuso la Intendencia de Transporte, recibió el compromiso de colaboración total del CTP, sin embargo aclara este Consejo que “por supuesto no lleva implícito de manera alguna una respuesta de generación de “estudios de normalización” a corto plazo. Creemos que esta situación de actualización de “normalización de demanda” para todos los operadores y modelaje del nuevo modelo tarifario se hubiese podido hacer de forma más eficiente si hubiese sido consultada en detalle con el CTP (no únicamente informada), pues sin lugar a dudas hubiésemos sugerido la implementación de una disposición transitoria que permitiera una aplicación progresiva y modulada en el tiempo acorde con la capacidad instalada de ambas organizaciones.”
- c) Con el nuevo modelo tarifario, el CTP debe clasificar los buses que autoriza según el tipo de ruta y agrega que “sin tomarse en cuenta que por economías de escalas, las empresas tiene inscritas dentro de sus flotas unidades con clasificaciones mayores de acuerdo a sus potencias, lo que les permite una integración de flotas para optimizar unidades.” Agregó el CTP que “hay algunos empresarios que además del tema de conveniencia de optimización de flotas de mutuo propio durante el tiempo han generado la adquisición de unidades con un mayor nivel de calidad en cuanto a potencia, capacidad de frenado, tipo de asientos, lo cual contribuye a una notable mejora en la comodidad y seguridad extra a los estándares

*técnicamente requeridos y ahora originado del nuevo modelo tarifario, los usuarios se verán privados de este plus que ya de por sí venían disfrutando. Entendemos que con la aplicación conceptual de nuevo modelo el autorizar unidades por parte de este Consejo, con rangos superiores a los estándares de clasificación generaría un mayor costo tarifario, pero, creemos debió de haberse realizado algún tipo de previsión que permitiera a los usuarios seguir disfrutando de esa mayor calidad sin afectación tarifaria.”*

*Respecto de esas manifestaciones realizadas por el CTP se indica lo siguiente:*

**Autorizar el esquema de operación de las rutas de autobús es una competencia exclusiva del CTP.**

*Se le recuerda al Consejo, que es ese órgano colegiado es el competente para regular y controlar lo referente al transporte remunerado de personas, en sus distintas modalidades (autobuses y taxis), para lo cual establecerá, entre otras funciones, los esquemas de operación de las rutas de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (itinerarios, horarios, condiciones, paradas, terminales, y recorridos) conforme a lo establecido en la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley 3503 (artículos 2 y 3), en la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad Taxi, N° 7969 y en los dictámenes de la Procuraduría General de la República, números C-037-2000 y C-165-2014.*

*En el oficio de referencia (pág 3), indica el CTP que los contratos de concesión para la explotación de rutas de autobús fueron renovados por el CTP en el 2014, para lo cual indica que “al día de hoy, únicamente se han aprobado doce estudios después de casi dos años de aprobadas las renovaciones de las concesiones”, con lo cual queda en evidencia que dicha renovación de concesiones se realizó sin que el CTP contara con estudios técnicos recientes, ni estudios sobre la cantidad de pasajeros que sirvieran de sustento para dicha renovación.*

*Así las cosas, mediante los oficios DE-2015-2001, DE-2015-2003 y DE-2015-4173, de los cuales se adjunta copia (Anexo 1, a folios 1511 al 1513 del expediente OT-227-2015), el CTP informó que los contratos de concesión los iba a remitir a la Aresep para el trámite de refrendo que corresponde por Ley a partir del mes de diciembre de 2015 (en el caso de la renovación de concesiones) y en el primer semestre del 2016 (en el caso de los permisos que se sometieron al proceso abreviado para obtener concesiones), lo cual evidencia que desde esas fechas, es decir, tiempo antes de la aprobación de la nueva metodología tarifaria (RJD-035-2016), el CTP ya debía disponer de los estudios técnicos actualizados con las variables requeridas para el refrendo de los contratos de concesión.*

*En todo caso, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente antes indicado, es competencia exclusiva del Consejo de Transporte Público, aprobar los esquemas de operación de las rutas de autobús y disponer de información actualizada sobre variables que son necesarias para el cálculo de la tarifa, tales como, la cantidad de pasajeros movilizados, flota y horarios, entre otras.*

*Sin embargo, la metodología aprobada, prevé en el Por Tanto I, sección 4.13.2. Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente, numeral 8, que para aquellas rutas con las que no se cuenta con el estudio de demanda con no más de tres años de realizado por el CTP, la Aresep calcularía la demanda implícita, la cual se basa en estimaciones de capacidad y ocupación de las unidades.*



*En relación con su inquietud, acerca que las empresas tienen inscritas unidades con clasificaciones mayores de acuerdo a sus potencias, lo que les permite una integración de flotas para optimizar unidades, se le indica que, en la metodología vigente, en el Por Tanto I, sección 4.9 “Procedimiento para la determinación del valor de las unidades de transporte”, se desarrollan dos tipos de reglas para obtener el valor tarifario de los vehículos, la primera para los vehículos que se encuentren en el registro de flota autorizada certificada por el CTP, antes de la aprobación de la metodología en cuestión y la segunda para los vehículos que se encuentren en dicho registro después de la aprobación de la metodología.*

*La nueva forma de valoración de la unidad (Tipo II), pretende acercarse al valor real de la unidad, considerando lo establecido por el ente competente para ello (Ministerio de Hacienda). Esto conllevaría a que en algunos casos pueda darse lo que indica el CTP, en cuanto a que las unidades reflejarían su costo real.*

#### **Aprobar las metodologías tarifarias es una competencia exclusiva de la Aresep**

*Respecto a este punto, la Procuraduría General de la República mediante dictamen C-416-2014 del 24 de noviembre del 2014, ante consulta del CTP, señaló lo siguiente:*

*“(…)*

*De conformidad con lo expuesto es criterio de la Procuraduría General de la República:*

- a) El servicio de transporte remunerado de personas, en sus distintas modalidades, salvo el aéreo, es un servicio público.*
- b) La potestad tarifaria del servicio de transporte remunerado de personas, en sus diversas modalidades, excepto el aéreo, corresponde a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*
- c) **La definición de metodologías o modelos tarifarios se encuentra comprendida dentro de la competencia exclusiva y excluyente de la ARESEP de fijar tarifas, sin que se encuentre obligada a coordinar con otras entidades u órganos.** No obstante, en el caso de los modelos tarifarios que se pretendan implementar en materia de transporte público, las autoridades del Consejo de Transporte Público, si a bien lo tienen, pueden hacer llegar a la ARESEP los estudios y observaciones que estimen pertinentes e, incluso, participar en la audiencia pública que, para tal efecto, debe realizar la Autoridad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de su Ley de creación (...)* (Lo resaltado no es del original)

*Se concluye de lo expuesto anteriormente, que la Aresep tiene la competencia exclusiva y excluyente de definir metodología o modelos para la fijación tarifaria de los servicios que regula, sin depender de autorizaciones posteriores o consultas previas a otros órganos o instituciones del Estado, amén de lo establecido en la Ley 7593, respecto a los procesos de participación ciudadana para la toma de decisiones, mecanismos para los cuales, en el caso en concreto, se llevaron a cabalidad.*

**No es cierto que la aprobación del nuevo modelo tarifario se haya realizado de forma arbitraria e inconsulta con el CTP**

Indicó el CTP, que la aprobación de la nueva metodología tarifaria (RJD-035-2016) se realizó de forma arbitraria e inconulta con el CTP.

En aras de la transparencia, la Autoridad Reguladora, procuró una gran cantidad de espacios de participación, consulta y coordinación interinstitucional previos a la aprobación de la nueva metodología tarifaria, adicionales a la audiencia pública establecida en la Ley 7593, dentro de los cuales se contó con la presencia entre otros del Director Ejecutivo a.i. del CTP, ello aunque no hay norma jurídica que obligue a la consulta previa al CTP. Estos espacios fueron los siguientes:

- a) Audiencia pública: previo a la aprobación de la nueva Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas Modalidad Autobús, se realizó el proceso de audiencia pública, de acuerdo a lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y según los procedimientos establecidos para tal efecto, de manera que todos los interesados, incluyendo al CTP, tuvieron el espacio que señala la Ley para presentar su posición (oposición o coadyuvancia). La audiencia pública se celebró el 14 de diciembre de 2015, en las oficinas de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, tal y como lo indica el acta N°114 de dicha audiencia, en la cual se presentaron 6 posiciones sin que haya constancia de que el CTP, en ejercicio de su interés legítimo, presentará posición alguna en este espacio, según consta en el expediente público OT-230-2015. Se debe indicar, como es de conocimiento de la Junta Directiva de la Aresep, que la discusión sobre la nueva metodología tarifaria para el servicio público de autobús no se circunscribe únicamente al trámite realizado bajo el expediente antes citado, siendo que desde el año 2013 la Aresep ha presentado distintas propuestas de metodologías recurriendo a las audiencias públicas establecidas por Ley para su discusión y participación, las cuales incluso han sido objeto de suspensión por parte de las medidas cautelares ordenadas por la Sala Constitucional ante gestiones interpuestas por los actores.
- b) Foros de discusión realizados en el Colegio de Ciencias Económicas: con el fin de crear espacios adicionales a la audiencia pública, que permitieran una mayor participación de todos los interesados, se desarrolló un ciclo de Foros de Discusiones Regulatorias, durante los meses de enero a marzo del año 2015, compuesto por 8 sesiones a las cuales se invitaron a distintos actores del sector para conocer y discutir sobre la propuesta de la nueva metodología tarifaria y para obtener insumos a partir de las inquietudes, sugerencias y comentarios que realizaran los participantes. Adicionalmente, se realizaron cuatro talleres especializados en los que participó el Consejo de Transporte Público, así como otras instituciones como el Ministerio de Hacienda, la Defensoría de los Habitantes, el Consejo Nacional de Rehabilitación, el Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor y la Universidad de Costa Rica (ver anexo 2, a folios 1515 al 1553 del expediente OT-227-2015). En estos talleres de trabajo se abordaron temas específicos como la depreciación de la flota, el valor del autobús, la demanda del servicio y la calidad.
- c) Foros realizados en la Defensoría de los Habitantes: en el mes de agosto de 2015, se realizaron las "Jornadas de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica", organizadas por la Defensoría de los Habitantes, donde también se contó con la participación activa de la Aresep y del Consejo de Transporte Público, así como representantes de todos los sectores invitados por la Defensoría. Nuevamente se discutieron temas relacionados con la metodología, mediante mesas de trabajo establecidas según los

siguientes ejes temáticos: costos fijos mensuales, costos variables y gastos administrativos, rentabilidad del capital, demanda del servicio. A petición de la Aresep se incluyó una mesa de trabajo adicional sobre la calidad del servicio.

La Defensoría de los Habitantes mediante oficio DH-DAEC-0641-2015 del 24 de agosto de 2015 del cual se adjunta copia (Anexo 3, a folios 1555 al 1559, del expediente OT-227-2015), le remitió al CTP copia de “las matrices que sistematizan la información que se generaron en los cuatro grupos de trabajo **en los que estuvieron representados todos los sectores invitados, así como la Autoridad Reguladora y el Consejo de Transporte Público**” (lo resaltado no es del original). Asimismo, la misma Defensoría de los Habitantes, mediante oficio DH-DAEC-0665-2015 del 1 de setiembre de 2015 del cual se adjunta copia (Anexo 4, a folios 1561 al 1563, del expediente OT-227-2015), siempre en el contexto de las jornadas de reflexión del modelo tarifario, le solicitó información y aclaraciones al CTP relativas a distintos aspectos propios de ese Consejo, pero relativamente directos a la metodología tarifaria del servicio público de autobús.

En virtud de lo anterior, el nuevo modelo tarifario para el servicio de autobús se aprobó considerando espacios de diálogo y discusión, más allá de los establecidos por Ley y no consta en el expediente administrativo donde se tramitó la metodología (Expediente OT-230-2015) constancia de que de previo a la aprobación de la metodología, el CTP realizara manifestaciones similares a las esgrimidas en el oficio DE-2016-2283.

## **2. REFRENDO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN**

Señaló el CTP que los requisitos solicitados por la Autoridad Reguladora para refrendar los contratos de concesión de rutas de autobús, si bien son de vieja data, los mismos fueron fijados en su oportunidad en forma inconsulta sin valorar la capacidad instalada de recurso humano y tecnológico con que cuenta el CTP, indicando que es hasta esta renovación de concesiones que en forma más enérgica la Aresep ha pedido el cumplimiento de esos requisitos, por lo cual, considera que se trata de “una nueva experiencia para ambas instituciones y para los prestadores del servicio público, pues ello ha significado, tanto para los operadores cuyos derechos de concesión fueron renovados en el 2014, como para los permisionarios que fueron calificados en forma positiva para optar por la conversión de su derecho de explotación en una concesión de servicio público, que la información presentada por los operadores sobre estudios técnicos da un muy bajo nivel de éxito en validación por nuestra parte pues no logran cumplir con los parámetros de rigurosidad establecidos por el CTP, mediante la herramienta de “normalización de demanda”.

Agregó el CTP, que “como forma de atender esta preocupante situación, consideramos oportuno someter a valoración de la Junta Directiva de la ARESEP para que de forma **conjunta** y a través de los mecanismo de cooperación interinstitucional, se puedan hacer las gestiones presupuestarias correspondientes que faciliten contratar algunos centros educativos de enseñanza superior pública con alto reconocimiento social y técnico para que realicen los estudios técnicos del refrendo de los contratos de concesión y sean luego sometidos a validación ante el CTP, conforme los parámetros de diseño que el CTP como rector en la materia aprobó en forma consensuada con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.”

Respecto a esas manifestaciones realizadas por el CTP, se indica lo siguiente:

**Los requisitos para el trámite de refrendo de contratos de concesión no son nuevos, fueron establecidos hace más de 10 años**

Desde el año 2006, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos estableció el “Procedimiento para el refrendo de contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores”. Dicho procedimiento fue dictado mediante la resolución RRG-5266-2005 del 2 de enero de 2006, la cual fue publicada en el diario oficial La Gaceta N°7, del martes 10 de enero de 2006, siendo desde ese momento de conocimiento general de todos los operadores del servicio público modalidad autobús, así como del CTP, tal y como lo dispone el artículo 240 la Ley General de la Administración Pública (se comunicarán por publicación los actos generales).

El proceso de renovación de los contratos de concesión y su posterior refrendo, es un proceso que se da de manera interinstitucional, en el cual las partes intervinientes son el CTP, como ente concedente con competencias exclusivas para otorgar el título habilitante, y la Aresep, con competencias exclusivas para refrendar los contratos y en consecuencia, dar la eficacia jurídica a los mismos, esto de conformidad con el artículo 12 de la Ley 3503.

En razón de lo anterior, es que no es de recibo lo indicado por el CTP, en cuanto a que dichos requisitos fueron establecidos de manera inconsulta, aduciendo que no se les consultó ni se les tomó en cuenta y que por esta situación no se valoró la capacidad instalada de recurso humano y tecnológico con la que cuenta el CTP.

Cabe señalar, que la Aresep le ha indicado al CTP, que lo solicitado en la resolución RRG-5266-2005 es información básica y fundamental que debe de tener a disposición el CTP y que al tratarse de información nueva, no se le está atribuyendo funciones nuevas para que las realice. Dicha resolución, únicamente establece el procedimiento que se debe de seguir respecto al trámite de refrendo de los contratos de concesión ante la Aresep. La información que allí se solicita, como ya anteriormente se indicó, es información básica sobre las rutas de autobús que el CTP debe de tener y facilitar a la Autoridad Reguladora.

En ese sentido, el artículo 2 de la ley 3503 indica, en lo que interesa, lo siguiente:

“(…)

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

**a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.**

b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.

c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.

**d) Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.**

**Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios.**

(…)” (Lo resaltado no es del original).

De lo anterior se desprende, que la Ley 3503 establece las competencias propias y exclusivas al CTP. Por su parte, no es la Aresep por medio de la resolución RRG-5266-2005, que estableció estas funciones al ente rector.

**Aresep ha coordinado con el CTP y ha evacuado todas las consultas sobre el trámite de refrendo de contratos de concesión**

La Intendencia de Transporte, en estrecha coordinación con el Regulador General, ha tenido constante coordinación formal con el CTP con el fin de esclarecer cada aspecto que genere dudas con respecto al trámite de refrendo de los contratos de concesión. Prueba de lo anterior consta en los siguientes oficios de los cuales se adjunta copia (Anexo 5, a folios 1565 al 1636, del expediente OT-227-2015):

Oficios de la Aresep: 77-RG-2014, 705-RG-2014, 850-RG-2014, 104-RG-2015, 703-IT-2015, 901-IT-2015, 1840-IT-2015 y 1125-IT-2016.

Oficios del CTP: DE-2014-0108, DE-2014-3342, DE-2014-3115, DE-2015-0149, DE-2015-1099, DE-2015-3854, DE-2015-4173, DE-2015-2001, DE-2015-2003 y DE-2015-4173.

Adicionalmente, se debe indicar que se realizaron varias reuniones de coordinación con el CTP, contando con la participación de varios de sus funcionarios. Se adjunta copia de las listas de asistencia (Anexo 6, a folios 1638 al 1641, del expediente OT-227-2015) a las reuniones celebradas en las siguientes fechas: 2/09/2014, 7/10/2014, 16/10/2014, 20/05/2016.

Es importante destacar que la última reunión de coordinación realizada, es decir la del 20 de mayo del 2016, se analizó de manera preliminar un expediente de refrendo del CTP y su cumplimiento respecto a lo establecido en la resolución RRG-5266-2005. Como resultado esa labor de coordinación surgieron oportunidades de mejora que inclusive se materializaron en acuerdos a nivel de la Junta Directiva del CTP, como lo fue el del artículo 7.8 de la sesión ordinaria 29-2016 (Anexo 7, a folios 1643 al 1647, del expediente OT-227-2015), celebrada el 26 de mayo de este año, respecto a tres temas importantes, como lo fueron el plan de inversión y la sustitución de flota, la unificación de la flota y sus diferentes tipologías de unidades, y por último el deber de estar al día en todo momento con las obligaciones legales.

Lo anterior, fue una experiencia que evidenció que el fin primordial de las reuniones celebradas con el CTP, fue esclarecer y ayudar al buen trámite del refrendo de los contratos de concesión.

**Realización de estudios conjuntos ARESEP-CTP para cumplir con funciones propias, exclusivas y excluyentes del Consejo de Transporte Público**

Respecto a lo solicitado por el CTP, para que en conjunto con la Aresep realicen los estudios que dan sustento técnico a la renovación de los contratos de concesión y al refrendo de esos contratos, se indica que los contratos de concesión que vencieron en el 2014 ya fueron renovados por el CTP, según el artículo 7.9 de la sesión ordinaria 53-2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público. Claro está, que al día de hoy ese acto de renovación de contratos de concesión carece de eficacia jurídica al no haber sido refrendados por la Aresep.

*En ese contexto, de darse la colaboración que solicita el CTP, la Aresep podría estar eventualmente asumiendo responsabilidades sobre un acto administrativo que ya fue tomado por el mismo Consejo, pero sobretodo que no forma parte de las competencias que la Ley le asigna a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Al respecto, la Procuraduría General de la República en el dictamen C-165-2014, del cual se adjunta copia (Anexo 9, a folios 1655 al 1667, del expediente OT-227-2015), queda claro que la elaboración de los estudios técnicos para la renovación de los contratos de concesión es una competencia exclusiva del Consejo de Transporte Público y no de la Aresep. La Autoridad Reguladora puede realizar estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados para efectos de las funciones que la Ley le asigna.*

*Adicionalmente, no debe perderse de vista la naturaleza jurídica del refrendo, como un acto que busca determinar la conformidad con el ordenamiento jurídico de las actuaciones de la administración respecto a determinada materia. Realizar un trabajo conjunto, iría contra la finalidad misma del refrendo, haciendo nugatoria la posibilidad de que un tercero imparcial, determine la correcta y apegada actuación del CTP al ordenamiento jurídico en el caso de la renovación de los contratos de concesión.*

*En conclusión, los requisitos establecidos por la Aresep para el refrendo de los contratos de concesión fueron establecidos desde el año 2006, por lo que no se tratan de requisitos nuevos. El CTP tiene conocimiento de los mismos, los cuales fueron implementados desde esa fecha y están vigentes sin que la Aresep los haya modificado, derogado, o esté realizando análisis técnicos-legales que se aparten de los esos requisitos (principio de legalidad y respeto a la Ley 8220). Las acciones realizadas por la Aresep se deben ajustar en todo momento al ámbito de competencias que establece el ordenamiento jurídico, de la misma manera que corresponde al CTP el ejercicio de sus propias competencias.*

### **3. PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SECTORIZACIÓN**

*Consulta el CTP “si el modelo tarifario aprobado por la Autoridad Reguladora contempló las políticas de sectorización y modernización del transporte público, así como la inminente integración tarifaria que es deseable y necesaria para la implementación del proyecto de pago electrónico, el cual es considerado un elemento clave para el desarrollo del proyecto de sectorización que esperamos pronto empiece a funcionar y para lo cual hemos estado retomado el trabajo conjunto con funcionarios de su institución y el Banco Central de Costa Rica, ello por cuanto de conformidad con los lineamientos establecidos en los Artículos 2, 3, 4,5, 9, 10, 11, 31 siguientes y concordantes de la Ley 7593, es necesario que para la fijación de las tarifas se reconozcan los costos asociados en la prestación de los servicios públicos de conformidad con los lineamientos que la administración concedente – en este caso el Consejo de Transporte Público – ha autorizado un derecho de explotación de una o varias rutas, de ahí que surja la duda si el nuevo modelo tarifario es lo suficientemente flexible para incorporar dentro de los costos operativos, las inversiones que los empresarios tendrán que realizar dentro de los planes tendientes a la mejora y modernización del transporte público.”*

*Sobre el particular, se le indica al CTP, que en el tanto se trate de costos legítimos, debidamente asociados a condiciones operativas autorizadas por dicho ente, la ARESEP los considerará para la determinación de tarifas.*

No obstante, la nueva metodología tarifaria, en la sección 4.4.7, incluye la posibilidad del reconocimiento tarifario de los costos asociados al sistema automatizado de pago electrónico, una vez que se hayan definido sus componentes y características, para lo cual la Aresep deberá emitir una resolución al respecto, siguiendo el debido proceso.

En ese sentido, la Intendencia de Transporte en conjunto con la División de Medios de Pago de dicho Banco Central, procedió a realizar una revisión y una propuesta de actualización del Convenio de Cooperación para el Desarrollo del Proyecto Sistema de Pago Electrónico en el Transporte Remunerado de Personas que se encuentra vigente desde el 2014. Dicho documento fue remitido al Regulador General mediante oficio DSF-045-2016/1329-IT-2016 del 23 de agosto de 2016 del cual se adjunta copia (Anexo 10, a folios 1669 al 1681, del expediente OT-227-2015), de tal manera que lo dispuesto en la metodología tarifaria sobre el pago electrónico y su aplicación se encuentra sujeta en este momento a la toma de decisiones de ese nivel superior.

Aunado a lo anterior, se debe mencionar que la nueva metodología tarifaria contiene la previsión para el reconocimiento de la depreciación y la rentabilidad del sistema automatizado de conteo de pasajeros (conocidas como barras electrónicas) en las secciones “4.4.1 Costos por depreciación de activos fijos” y “4.6.2 Rentabilidad del capital asociado a los activos fijos”, para que una vez que el CTP establezca la obligatoriedad de este equipo y sus especificaciones mínimas, la Aresep pueda determinar el monto a reconocerse tarifariamente.

Es importante reiterar, como ya se dijo, que la nueva metodología tarifaria para la fijación de tarifas del servicio de transporte público modalidad autobús, tramitada bajo el expediente OT-230-2015, fue sometida a audiencia pública el día 14 de diciembre de 2015, misma en la que el Consejo de Transporte Público no presentó ninguna oposición o coadyuvancia en relación con los aspectos específicos relativos al proyecto de sectorización o de pago electrónico.

Así las cosas, se reitera que la metodología aprobada contiene las previsiones para reconocer los costos del pago electrónico. Además, reconoce el esquema de horarios, la inversión que realice el operador en nuevas unidades para la prestación del servicio y la cantidad de unidades autorizadas por el CTP. De modo que cualquier cambio en estos aspectos, producto de una definición de ese Consejo, se verán reflejados en la tarifa.

Es importante indicar, en lo que corresponde a las políticas de sectorización, si bien es cierto existe el Decreto Ejecutivo 28337-MOPT de diciembre del año 1999, la Aresep no ha recibido la información correspondiente al esquema definitivo que utilizará el MOPT/CTP para su implementación. En virtud de ello, el modelo tarifario aprobado por la Junta Directiva de Aresep, mediante resolución RJD-035-2016, no incluye valoraciones sobre sectorización, además que el CTP no se ha pronunciado sobre la forma que se implementarán dichos procesos.

Una vez que el CTP defina lo que corresponde en cuanto a las políticas de sectorización, la Junta Directiva de Aresep, valorará cada uno de los elementos relacionados con este tema a la luz de la metodología tarifaria vigente, así como posibles revisiones de este instrumento regulatorio.

#### **4. USO DE LA HERRAMIENTA DE VERIFICACIÓN**

En relación con este punto, el CTP indicó que “hemos sido consultados por parte de una de las Cámaras de Transportes, de su preocupación en el sentido de que la herramienta de verificación y

validación de demanda que se consensuó con la ARESEP sería en apariencia utilizada por ustedes para establecer ingresos para efectos del cálculo tarifario, lo cual podría desnaturalizar el propósito de dicha herramienta, lo anterior por cuanto la misma fue pensada como un insumo que nos permitiera diseñar esquemas operativos – flota y frecuencia – basados en un principio de eficiencia en la prestación del servicio garantizando la continuidad y calidad de los mismos de manera que los operadores puedan atender de la forma más racional y científicamente posible la demanda en horas pico y valle, por lo cual, **el eventual uso de este instrumento para otros fines sería bajo la total responsabilidad de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.**” (Lo resaltado no es del original).

Sobre este punto, se le indica lo siguiente:

La “herramienta de verificación” fue definida para el trámite de refrendo de contratos de concesión y por lo tanto su resultado es válido para el cálculo de la tarifa. Mediante el oficio 705-RG-2014 del 23 de setiembre de 2014, la Aresep le recuerda al CTP cada uno de los requisitos que son necesarios para el trámite de refrendo de los contratos de concesión establecidos desde el año 2006 en la resolución RRG-5266-2005, siendo uno de ellos la cantidad de pasajeros movilizados en cada una de las rutas de autobús.

Con el fin de aclarar aspectos del oficio 705-RG-2014, el CTP solicitó una reunión a la Intendencia de Transporte, la cual se realizó el 16 de octubre de 2014, en las oficinas de la Aresep. Según indicó la Intendencia de Transporte, en esa ocasión, el CTP hizo una exposición sobre la forma en que sería presentada la información requerida por la Aresep, enfocándose específicamente en el dato de la cantidad de pasajeros movilizados. En dicha reunión el CTP propuso la utilización de una herramienta que permitiría obtener el dato de cantidad de pasajeros (demanda) a partir de un análisis de las estadísticas presentadas por los prestadores a la Aresep, los datos de las barras electrónicas que proporcionarían los operadores, y una verificación en el campo por parte del CTP.

Como consecuencia de la reunión antes mencionada, el 3 de noviembre de 2014, se recibió el oficio DE-2014-3342 del CTP, del cual se adjunta copia (Anexo 11, a folios 1683 al 1698, del expediente OT-227-2015) cuya referencia indica lo siguiente:

“Ref.: Oficio DE-2014-3115 de la Dirección Ejecutiva y oficio 705-RG-2015 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Requisitos para refrendo de renovación de contratos de ruta regular de autobús.”

Nótese que en dicho oficio del CTP, se enmarca expresamente en el trámite de renovación de los contratos de autobús, de tal manera que desde esa fecha estaba claro que lo que se venía discutiendo con el CTP, tenía como objetivo generar la información necesaria para el trámite de refrendo.

En el oficio indicado, expresamente respecto al requisito de demanda pasajeros (estimación diaria, mensual y anual, por ruta y ramal), indica el CTP lo siguiente:

“(…) Se requerirá a los operadores de los informes técnicos de estimación de demanda, aportando el CTP la metodología y machotes en los cuales se requerirá la información la información, debiendo aportarse por los concesionarios la memoria de cálculo, en físico y digital, la información de barra en crudo y procesada, los históricos entregados a la



**ARESEP, procediendo a validarse por parte del Área Técnica y de la Junta Directiva la misma, sujeto a las observaciones que se realicen por su parte de la “herramienta de trabajo y validación”. (...)** (lo resaltado no es del original)

En respuesta al oficio anteriormente indicado del CTP, el Regulador General mediante oficio 850-RG-2014 indica, en lo que interesa, lo siguiente:

*“8. Punto 7.iii.: Referente a los datos sobre la cantidad de pasajeros, estamos de acuerdo con la propuesta contenida en su oficio DE-2014-3342, teniendo claro que la información de la denominada “barra en crudo” debe provenir directamente de la empresa que proveen los servicios de conteo automático de pasajeros (barras electrónicas) recordando que los incisos f) y h) del artículo 41 de la ley 7593 y sus reformas establecen que la alteración de instrumentos, sistemas de medición, fiscalización y conteo, y el uso de información falsa o alterada en cualquiera de los procedimientos, son causales de revocatoria de concesión o permiso. A parte de esta aclaración el resto de la propuesta es aceptada por este órgano regulatorio, en el entendido de que la información deberá venir certificada por la Junta Directiva del CTP.”*

Se concluye de lo anterior, que la Aresep aceptó la propuesta del CTP respecto al uso de la “herramienta de trabajo y validación”, hace dos años, siempre bajo el entendido de que la información resultante sería utilizada para el proceso de refrendo de los contratos de concesión de rutas de autobús y por lo tanto como insumos para el cálculo de la tarifa correspondiente, razón por la cual se exigió que dicha información fuera aprobada y certificada por la Junta Directiva del CTP, como único responsable de los datos resultantes.

Dado lo anterior, no es de recibo, la afirmación que hace el CTP, pues queda demostrado que la “herramienta de trabajo y validación” fue diseñada por ese Consejo y discutida con la Aresep para el proceso de renovación de los contratos de concesión, el cual genera como resultado insumos fundamentales para el cálculo de la tarifa, como lo es la cantidad de pasajeros movilizados. En ese sentido, ha sido clara la Procuraduría General de la Republica en el dictamen C-165-2014 ya citado en este oficio, al indicar que:

*“(…) ahora bien, para efectos de la regulación el ordenamiento puede exigir la realización de estudios técnicos.*

*Así, en los servicios públicos regulados los estudios técnicos son un elemento indispensable para el ejercicio de la potestad de fijación tarifaria. Aun cuando la Autoridad Reguladora cuenta con información sobre los resultados económicos financieros de la operación del servicio y comprobantes de gastos que deben suministrar los concesionarios o permisionarios, lo cierto los estudios técnicos son un elemento indispensable para que la ARESEP pueda fijar tarifas.*

*En tratándose del transporte remunerado de personas la exigencia de estudios técnicos no está circunscrita a la fijación tarifaria. Como se lee del artículo 2 de la Ley 3503, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del servicio público y del cumplimiento de las obligaciones contractuales, el Consejo realiza estudios técnicos en relación con la eficiencia, continuidad y seguridad del servicio. Además, la Ley 3503 requiere de estos*

*estudios para fundamentar decisiones en materia de delegación del servicio público.  
(...)”*

*Así las cosas, se concluye que el tema de la demanda fue discutido por ambas partes con anterioridad. Finalmente, debido a que el Consejo de Transporte Público no señala las razones por las cuales los resultados de cantidad de pasajeros movilizados, producto de la aplicación de esta herramienta de verificación, no deben utilizarse para efectos de las fijaciones tarifarias. Se solicita puedan ser aportadas las argumentaciones para análisis de esta Junta Directiva.*

#### **5. SOLICITUD DE DOCUMENTOS AL CTP PARA CIERTOS TRÁMITES QUE REALIZA LA ARESEP**

*Indicó el CTP, que la Aresep le solicita ciertos documentos emitidos por ese Consejo, indicando que “nuevamente en forma inconsulta se exige ciertos formalismos o requisitos que deben ser cumplidos sin habérsenos consultados si la institución emite esos documentos por lo cual respetuosamente los instamos a revisar este aspecto y coordinar de forma que no caigamos en el sin sentido de solicitar documentos a dependencias que técnica o legalmente no se encuentran facultadas para darla, pues se afectarían las gestiones, situación que en todo caso, resulta procedente a la luz de las políticas de coordinación interinstitucional previstas en la Ley 8220.”*

*En razón de que el CTP no especifica cuáles son estos documentos, esta Junta Directiva le solicita detallar cuáles son los casos específicos para valoración.*

#### **6. SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE TÉCNICOS PERITOS PARA ESTUDIOS DE CALIDAD**

*Con respecto a las solicitudes de información sobre el listado de peritos técnicos o profesionales acreditados ante esta Autoridad Reguladora, se informa que las mismas fueron contestadas por la Intendencia de Transporte mediante el oficio 1294-IT-2016/133960 del día 17 de agosto del 2016, del cual se adjunta copia con el sello de recibido por parte de la Dirección Ejecutiva del CTP (Anexo 12, a folios 1700 al 1703, del expediente OT-227-2015).*

*En este oficio se indica que el artículo 26 de la Ley 7593 al cual hace referencia el Consejo de Transporte Público para su solicitud, no aplica para efectos de los estudios técnicos de transporte”.*

#### **ACUERDO FIRME.**

*A las dieciocho horas con cinco minutos se retira del salón de sesiones el señor Paolo Varela Brenes.*

#### **ARTÍCULO 8. Solicitud de audiencia a la Junta Directiva.**

La Junta Directiva conoce la carta CQB-23-09-2016 del 22 de setiembre de 2016, remitida por las empresas Buses San Miguel Higuito, S.A., Autobuses Unidos de Coronado, S.A. y Corporación Nacional de Transportes CONATRA, mediante la cual solicitan audiencia a este cuerpo colegiado para tratar aspectos de la metodología tarifaria que se aplica a las empresas de transporte público y el desequilibrio financiero.

La señora **Grettel López Castro** se refiere a dicha solicitud y los señores directores acuerdan de forma unánime, que en apego a lo que establece el artículo 2, inciso 4 del Reglamento de Sesiones, se responda que la Junta Directiva está imposibilitada de conferir audiencia a alguna de las partes si se encontrara un procedimiento administrativo en curso, siendo éste el caso en este momento, en donde se está conociendo un recurso de reposición contra la Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús.

Analizada la solicitud presentada por Buses San Miguel Higuito, S.A., Autobuses Unidos de Coronado, S.A. y Corporación Nacional de Transportes CONATRA, la señora **Grettel López Castro**, la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

**ACUERDO 07-54-2016**

Dar respuesta a la carta CQB-23-09-2016 del 22 de setiembre de 2016, que contiene una solicitud de audiencia a la Junta Directiva, por parte de las empresas de Buses San Miguel Higuito, S.A., Autobuses Unidos de Coronado, S.A. y Corporación Nacional de Transportes CONATRA, en los términos que establece el artículo 2, inciso 4, del Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva de Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

**ACUERDO FIRME.****ARTÍCULO 9. Continuación del análisis del recurso de reposición y gestión de nulidad contra la resolución RJD-035-2016. Expediente OT-230-2015.**

*A las dieciocho horas con siete minutos ingresa al salón de sesiones, el señor 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 continúa con el análisis del 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 **Grettel López Castro** solicita al señor Marlon Yong realice la aclaración de algunos temas que, en su criterio, merecen mayor ahondamiento respecto de lo expuesto en la sesión 53-2016: los costos de mantenimiento contemplados en la metodología durante el primer año y el tratamiento de los coeficientes en la metodología vigente. Sugiere a los señores Directores que una vez concluida esta presentación, se posponga la discusión del tema para continuar en la próxima sesión ordinaria.

El señor **Marlon Yong Chacón** se refiere puntualmente a los siguientes tres temas solicitados, como ampliación de lo discutido en la sesión 53-2016.

**a) Sobre costos de mantenimiento de autobuses**

El costo de mantenimiento de autobuses incluye los pagos por concepto de mecánicos involucrados en la actividad, los pagos por repuestos y accesorios (proveeduría) y el pago del costo de oportunidad de esa proveeduría (rentabilidad). Se incluyen también los rubros y gastos operativos que están relacionados con la operación del autobús, desde su inicio para brindar el servicio público, estos rubros incluyen, entre otros, los gastos por combustible, por aceites, grasas y filtros.

Además, explica que para efectos de calcular el costo de los mecánicos, tal y como se expresó en la metodología, se utilizan insumos técnicos que se han aplicado en otros países, los cuales fueron particularizados al caso de Costa Rica. En lo presentado se describen las fórmulas de cada rubro, en asocio con su sección en la metodología.

Finalmente, en este aspecto, cita un ejemplo o caso de cómo opera el cálculo de los rubros de mantenimiento para una unidad de autobús, que empieza a operar como nueva en un año. Asimismo, señala las imputaciones de costos reconocidos en valores (como ejemplo) que se van reconociendo en el tiempo, siendo éste periodo menor a un año y posterior a un año. Para tales efectos, en la presentación se incluyeron las gráficas correspondientes de los costos reconocidos en ese ejemplo particular.

**b) En cuanto al comparativo del modelo anterior vrs vigente**

Indica que se trata de un documento que describe apareado a la sección en que está incluido en cada metodología, los rubros de costo, parámetros y coeficientes, señalando los que se mantuvieron sin cambio respecto de la metodología anterior, los que cambiaron respecto de esa metodología anterior (es decir una nueva forma de cálculo) y los que están siendo estudiados por medio de la contratación que se lleva a cabo con el Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR). Agrega que algunos coeficientes que están siendo estudiados por el ITCR fueron rubros que se cambiaron respecto de la metodología vigente y que otros son rubros que no se cambiaron en relación con la metodología anterior, pero que están siendo objeto de estudio en dicha contratación, a fin de proceder en un futuro, de conformidad. Indica que en esa tipología de rubros, se describe la fuente de información de dónde se obtiene cada uno.

**c) En cuanto a la contratación ITCR-avance al 20 oct 2016**

Al respecto informa a los miembros de la Junta Directiva sobre el estado actual de la contratación de algunos rubros y coeficientes (indicados en el documento anterior Comparativo modelo anterior vrs vigente) que son objeto de estudio en la contratación con el Instituto Tecnológico de Costa Rica. El plazo del contrato es de 120 días hábiles, a partir de la orden de inicio de la contratación. Se detallan los tiempos utilizados en el procedimiento de contratación, señalando el orden cronológico de los mismos y dependencias de la Aresep relacionadas para tales efectos.

Una vez conocido lo expuesto por el señor Yong Chacón, la señora **Grettel López Castro** plantea continuar con el análisis del recurso en la próxima sesión ordinaria. Somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

**ACUERDO 08-54-2016**

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 56-2016, a celebrarse el 27 de octubre de 2016.

**ARTÍCULO 10. Asuntos varios de los Miembros de Junta Directiva.**

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que la Auditoría Interna le había solicitado a la Junta Directiva, suministrar una lista que incluya los estudios para el Plan de Trabajo del 2017, por lo que, solicita programar un espacio en alguna sesión para que la AI explique el contexto para hacer la propuesta de esos estudios.

La señora **Grettel López Castro** informa que en la próxima sesión ordinaria, a celebrarse el jueves 27 de octubre en curso, se hará una presentación sobre el avance del proyecto para la construcción del edificio que albergará las oficinas de la Aresep y la Sutel, en atención a solicitud de la Directora Adriana Garrido Quesada.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que considera conveniente plantearle al Regulador General, la posibilidad de llevar a cabo algunas sesiones extraordinarias, para que los miembros de la Junta Directiva cuenten con espacios para discutir temas específicos de carácter técnico con las diferentes áreas de la Institución. Agrega que esta posibilidad se discutió, en su momento, con el señor Dennis Meléndez Howell, antiguo Regulador General.

**A las dieciocho horas con veinte minutos finaliza la sesión.**

**GRETTEL LÓPEZ CASTRO**  
Presidenta de la Junta Directiva

**ALFREDO CORDERO CHINCHILLA**  
Secretario de la Junta Directiva