

SESIÓN ORDINARIA

N.º 58-2017

24 de octubre de 2017

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 58-2017

Acta de la sesión ordinaria cincuenta y ocho, dos mil diecisiete, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el martes veinticuatro de octubre de dos mil diecisiete, a partir de las ocho horas y cuarenta 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): Xinia Herrera Durán, reguladora general adjunta, Anayansie Herrera Araya, auditora interna, Robert Thomas Harvey, asesor legal de la Junta Directiva; 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. Plantea adicionar, de conformidad con el inciso 4), artículo 54, de la Ley General de la Administración Pública, el conocimiento del recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. Expediente ET-017-2017. Dicho recurso se conocerá como punto 4.3.

Somete a votación el Orden del Día y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 01-58-2017

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

1. *Aprobación del Orden del Día.*

2. *Aprobación de las actas:*

2.1 *Acta de la sesión 55-2017.*

2.2 *Acta de la sesión 56-2017.*

3 *Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.*

4 *Asuntos resolutivos*

4.1 *Participación del Regulador General en la IX Reunión Anual de la Red de Reguladores Económicos (NER) el 6 y 7 de noviembre de 2017; XVII Reunión del Comité de Política Regulatoria de la OCDE, a celebrarse en la sede central de la OECD en París, Francia, los días 8 y 9 de noviembre de 2017; XXII Congreso Internacional CLAD sobre la Reforma de Estado y Administración Pública, a celebrarse en Madrid, España del 14 al 17 de noviembre de 2017. Oficio 868-RG-2017 del 19 de octubre de 2017.*

4.2 *Continuación del análisis de la modificación parcial a la "Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús".*

- 4.3 *Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. Expediente ET-017-2017.*
- 4.4 *Propuesta de cronograma remitido por la Dirección de Recursos Humanos para el proceso de reclutamiento y selección del Miembro Titular del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficio 610-DRH-2017 del 10 de octubre de 2017.*
- 4.5 *Estados Financieros al 30 de setiembre de 2017 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Oficios 469-DGO-2017 y 1690-DF-2017 ambos del 19 de octubre de 2017,*
- 4.6 *Ejecución Presupuestaria al 30 de setiembre de 2017 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Oficios 468-DGO-2017 y 1689-DF-2017, ambos del 19 de octubre de 2017*
- 4.7 *Exposición de la Auditoría Interna sobre el Informe de Seguimiento de Recomendaciones.*
5. *Correspondencia.*
- 5.1 *Participación del señor Manuel Emilio Ruiz Gutiérrez, miembro del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, para que asista en las actividades; Futurecom 2017 en la ciudad de Sao Paulo, Brasil, del 2 al 5 de octubre y el pre-evento Juntos por un mundo accesible a realizarse el 8 de octubre de 2017, en Buenos Aires, Argentina. Oficio 08178-SUTEL-SCS-2017 del 4 de octubre de 2017.*
- 5.2 *Solicitud presentada por Grupo H. Solís GHS S.A. sobre la concesión de servicio público de generación del Proyecto Hidroeléctrico San Rafael. Expediente CE-006-2016. Oficio PE-2017-1004-01. Tramite: se remitió para su análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el oficio 752-SJD-2017 del 9 de octubre de 2017.*
- 5.3 *Consulta por parte de la señora Geannina Dinarte Romero, ministra de Economía, Industria y Comercio, en cuanto al grado de avance en que se encuentra el Reglamento sobre el régimen de protección al usuario final de los servicios de telecomunicaciones, presentado por la Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficio DM-655-17 del 14 de julio de 2017. Trámite: El oficio 04388-SUTEL-SCS-2017 en que SUTEL remitió el reglamento, fue trasladado al CDR el 14 de julio de 2017.*
6. *Asuntos informativos.*
- 6.1 *Cierre de expediente en seguimiento presentado por la Defensoría de Habitantes en torno a la denuncia del señor Carlos Marín Arce. Oficio 184782-2015-SI-LR del 9 de agosto de 2017.*
- 6.2 *Respuesta a la Asociación Cámara de Infocomunicación y Tecnología (INFOCOM) en relación con el oficio CIT-0149-2017 sobre las actuaciones del Regulador General. Oficio DFOE-EC-0619/DFOE-IFR-0402 del 3 de octubre de 2017.*

- 6.3 *Información presentada a la Intendencia de Energía sobre la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental: Línea de Transmisión Garabito-Centro. Oficio 16435-LTGC-140-2017 del 27 de setiembre de 2017.*
- 6.4 *Solicitud presentada por Hidrodesarrollos del Río Platanares S.A. en torno a la resolución de los recursos en los expedientes CE-003-2016 del Proyecto Hidroeléctrico Bonilla 1320 y CE-004-2016 del Proyecto Hidroeléctrico Bonilla 510. Oficio PE-2017-0928-09 del 28 de setiembre de 2017 (SAU-28570).*
- 6.5 *Solicitud del señor Lonnie Alvarado Álvarez, Asesor Legal a la Auditora Interna para que se le considere en la atención de temas legales. Oficio 116-MAI-2017/024-CG-2017 del 9 de octubre de 2017.*
- 6.6 *Solicitud de la Diputada Marlene Madrigal Flores en relación con la fijación tarifaria para la ruta 16 operada por la empresa Lared Ltda. Expediente ET-046-2017. Oficio PAC-MMF-185-2017.*
- 6.7 *Solicitud presentada por la Compañía Nacional de Fuerza y Luz. S.A, en torno a la consulta del procedimiento a seguir para recuperar el monto equivalente de la factura no reconocida producto de la vigencia de la tarifa T-MTb. Ref. Oficio 2001-0789-2017 del 11 de octubre de 2017. (SAU-29535).*

ARTÍCULO 2. Aprobación de las actas de las sesiones 55-2017 y 56-2017.

En cuanto al acta 55-2017

La señora **Xinia Herrera Durán** señala que en presencia del regulador general, ella únicamente tiene derecho a voz en la Junta Directiva, por lo tanto, no puede votar el acta 55-2017.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que debería votarla porque la señora Herrera fue quien presidió en esa oportunidad.

Los demás miembros consideran oportuno que el Regulador General se retire del salón de sesiones mientras se discute la aprobación de dicha acta.

A partir de este momento, el Regulador General se retira del salón de sesiones, para que se lleve a cabo la aprobación del acta, ya que no participó cuando se celebró la sesión 55-2017. Asimismo, se retira la señora Herley Sánchez Víquez. En razón de lo anterior, de conformidad con el artículo 57 inciso a) sub inciso 6) e inciso b) sub inciso 3) de la Ley 7593 ley, la señora Xinia Herrera Durán, Reguladora General Adjunta, asume la presidencia de la Junta Directiva en este punto.

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión extraordinaria 55-2017, celebrada el 13 de octubre de 2017.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta al señor Robert Thomas Harvey si recomienda aprobar las resoluciones dictadas por la Junta Directiva tal y como están en el acta; es decir, si considera que reflejan válida, jurídica y adecuadamente por lo que se vota.

El señor **Robert Thomas Harvey** expresa que revisó los proyectos de resolución y recomendó no sólo correcciones de forma, sino que también importantes correcciones de fondo. Señala que revisó la fundamentación jurídica de las resoluciones, las cuales considera sólidas: se echaba de menos el incumplimiento de un requisito que fue posteriormente cumplido y sobre esa base la Junta Directiva decidió. Reitera, que el único requisito que señaló la Intendencia de Energía era que faltaba la concesión de aguas y ya está cumplido. No ve ningún inconveniente jurídico en resolver como la Junta está procediendo.

La señora **Xinia Herrera Durán** somete a votación el acta 55-2017 y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 02-58-2017

Aprobar el acta de la sesión extraordinaria 55-2017, celebrada el 13 de octubre de 2017, cuya propuesta se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

En cuanto al acta 56-2017

A partir de este momento, se reincorporan a la sesión el Regulador General y la señora Herley Sánchez Viquez. Por lo tanto, el señor Roberto Jiménez Gómez continúa presidiendo.

En discusión el acta 56-2017. El señor **Roberto Jiménez Gómez** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 03-58-2017

Aprobar el acta de la sesión ordinaria 56-2017, celebrada el 17 de octubre de 2017, cuya propuesta se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

ARTÍCULO 3. Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** solicita tener presente agendar la exposición de los proyectos del Plan Operativo Institucional. Además, indica que el 12 de octubre de 2017, le envió un correo electrónico al señor Ricardo Matarrita Venegas, por medio del cual le solicitó un informe con un cuadro comparativo donde se detalle el monto del canon por regulado 2016, 2017 y 2018; a la fecha no ha recibido lo solicitado; por lo tanto, considera conveniente tomar un acuerdo para formularle dicha solicitud al señor Matarrita. Además, solicita agendar el informe de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria en torno a los juicios en trámite.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que los trámites de los miembros de la Junta Directiva deben canalizarse a través el Regulador General, con el fin de que sean atendidos de la manera debida; para lo cual, puede ser mediante un correo electrónico dirigido a su persona con copia a la señora Herley Sánchez Viquez.

La señora **Adriana Garrido Quesada** sugiere que, para que el Regulador General esté informado y al mismo tiempo el miembro de la Junta Directiva tenga una respuesta más rápida; sería más fácil realizar

la solicitud que se requiera y se copie al señor Roberto Jiménez Gómez y a la señora Herley Sánchez Víquez, o que, para no recargar el correo del Regulador General, esta copia la haga el funcionario según las instrucciones que reciba.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que los informes de juicios mencionados por la señora Sonia Muñoz Tuk, están preparados; sin embargo, debido a las prioridades de agenda, no se ha contado con el tiempo; pero se van a calendarizar de acuerdo con la prioridad que tienen.

Por otra parte, la señora **Sonia Muñoz Tuk** solicita lo siguiente: i) un cronograma para saber cuándo se contratará el profesional en derecho administrativo y ii) un cronograma sobre la atención de los recursos pendientes de atender por parte de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; ya que son bastante antiguos.

Para finalizar, indica que el Colegio de Abogados extendieron una invitación para para participar en el Congreso Iberoamericano de Regulación de Servicios Públicos e Infraestructura; por lo tanto, desea conocer cuál es la erogación económica de la Institución que se prevé para la actividad, incluyendo las inscripciones y patrocinios, en caso de que haya.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que hay un oficio de la Contraloría General de la República en torno a la denuncia de la Cámara de Comunicación. Los miembros de esta Junta Directiva habían solicitado al asesor legal del cuerpo colegiado un criterio, por lo que desea saber en qué estado se encuentra.

El señor **Robert Thomas Harvey** responde que dicho criterio fue entregado en la Secretaría de la Junta Directiva el 20 de octubre de 2017.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que es importante agendar el citado criterio.

La señora **Adriana Garrido Quesada** pregunta sobre el avance de la revisión del Reglamento sobre régimen de protección al usuario final de los servicios de telecomunicaciones, presentado por la Sutel, sobre el cual el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) está consultando (punto 5.3 de la agenda).

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que se modificaron las fechas, ya que, la semana anterior, ingresó un oficio de la Sutel, solicitando unas modificaciones al citado Reglamento, razón por la cual se han sostenido reuniones para tratar de colaborar con la Sutel.

La señora **Xinia Herrera Durán** explica que la Sutel contrató una asesoría para modificar el Reglamento sobre régimen de protección al usuario final de los servicios de telecomunicaciones. El reglamento que está vigente es el que aprobó esta Junta Directiva cuando pasó la Ley de Telecomunicaciones (2009). La Sutel presentó ante esta Junta Directiva una propuesta, no se ha sometido al procedimiento de audiencia pública; sin embargo, el Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR) y la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR) realizaron una serie de observaciones.

Se llevó a cabo una reunión con la Sutel y se les hizo ver las observaciones presentadas por el CDR y la DGAJR. El 23 de octubre, 2017, se recibió un correo por parte de la Sutel, solicitando una reunión para discutir las observaciones para conocer las observaciones planteadas por esas áreas. La misma se realizará el próximo 2 de noviembre de 2017.

Indica que, la señora Geannina Dinarte lo que está solicitando es que se le informe sobre el estado del trámite de la modificación de este Reglamento; sin embargo, como lo mencionó anteriormente, falta someterlo al proceso de audiencia pública, lo que tardará como mínimo dos meses.

Por otra parte, el señor **Edgar Gutiérrez López** externa su preocupación con lo actuado por la Intendencia de Energía con los casos que esta Junta Directiva resolvió en una sesión anterior. Agrega que, sin haberse resuelto, sin que hubiera terminado todo el proceso, el 18 de octubre se publicó una nueva convocatoria a audiencia pública del mismo caso. Le parece que hay una descoordinación y eso tiene un costo. Considera que esta situación debería tener una explicación y un análisis sobre quién es el responsable de generar dichos costos.

Asimismo, manifiesta que dicha situación la conversó con la reguladora general adjunta, quien consultó y se le respondió que la Intendencia Energía no estaba enterada, le parece que no es así, porque ha existido una relación de notas e intercambios sobre cómo va y criterios; por lo que, considera que algo está pasando.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, en vista de los comentarios del señor Gutiérrez López, es importante llamar al Intendente de Energía, para que exponga el porqué, cómo actuó y cuáles fueron las razones por la cuales se está convocando a audiencia para dar dichas concesiones; considera que sería excelente que esto se haga, ya que lo había solicitado a la reguladora general adjunta, la cual presidió dicha sesión y no se llamó al intendente de energía.

La señora **Anayansie Herrera Araya** considera que el señor Edgar Gutiérrez López se refiere a revisar el procedimiento que se está siguiendo, ya que, no se logra nada con que la Junta Directiva corrija y luego se siga haciendo mal.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que solicitará a la Intendencia de Energía que presente el tema en cuestión, de manera integral, lo cual programará para la próxima sesión ordinaria; debido a que se debe analizar todo el contexto y así dar respuesta a lo planteado por el señor Gutiérrez López.

Ante una pregunta de la señora Adriana Garrido Quesada, indica que respecto de la carta suscrita por el Foro Nacional de Transporte Público, Modalidad Autobús, la cual, según le informó el secretario de la Junta Directiva fue recibida el 24 de octubre de 2017 en horas de la mañana, se le trasladó a la directora de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria. Además, le solicita al señor Alfredo Cordero entregar una copia de dicha carta a los miembros del cuerpo colegiado.

ARTÍCULO 4. Participación del Regulador General en la IX Reunión Anual de la Red de Reguladores Económicos (NER); XVII Reunión del Comité de Política Regulatoria de la OCDE, a celebrarse en la sede central de la OECD en París, Francia; XXII Congreso Internacional CLAD sobre la Reforma de Estado y Administración Pública, a celebrarse en Madrid, España del 14 al 17 de noviembre de 2017.

La Junta Directiva conoce el oficio 868-RG-2017 del 19 de octubre de 2017, mediante el cual Regulador General informa respecto de las invitaciones a participar en la IX Reunión Anual de la Red de Reguladores Económicos (NER), la cual se llevará a cabo el 6 y 7 de noviembre de 2017; la XVII Reunión del Comité de Política Regulatoria de la OCDE, a celebrarse en la sede central de la OECD en París, Francia, los días 8 y 9 de noviembre de 2017; al XXII Congreso Internacional CLAD sobre la

Reforma de Estado y Administración Pública, a celebrarse en Madrid, España del 14 al 17 de noviembre de 2017.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que la Aresep ha estado participando en temas de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE); sin embargo, se canceló el viaje del año pasado. Ahora bien, al ver la agenda de las reuniones, los temas pendientes y la problemática con la OCDE se va a coordinar de otra manera, por lo que estaría desistiendo en participar.

Por otra parte, con el Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (CLAD) tiene un compromiso previo, de exponer en el XXII Congreso Internacional CLAD sobre la Reforma de Estado y Administración Pública sobre la Aresep, la regulación. Dicha conferencia había sido solicitada desde hace aproximadamente siete meses, por lo que solicita su consideración.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que está de acuerdo con la participación en la OCDE y con la Reunión Anual de la Red de Reguladores Económicos; sin embargo, viendo el programa de la conferencia del CLAD, que no venía incluido, y ninguna de las siete áreas temáticas en las que se concentra esta actividad tiene que ver con regulación, y de hecho, la exposición del señor Roberto Jiménez Gómez, que hace referencia a la regulación, está en un área temática que es muy general, por lo que realmente, considera que no es algo relevante para la Aresep, por no ser una actividad de regulación propiamente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que la organización cubre todo, es reforma, regulación, cómo un país establece las reglas del juego para gestionar su actividad pública y privada, dentro de ello se incluye la regulación, un elemento adicional y cómo se dan todas las relaciones entre las instituciones, el ente regulador, la rectoría, etc., es bastante amplio y Estado y Administración Pública incluyen esos temas, de hecho, mucha formación que se recibió de cursos y carreras, venían de los congresos del CLAD y de sus documentos técnicos, de los cuales surgen una gran cantidad de análisis, de gobernanza, gobernabilidad, cuáles son las formas de establecer rectorías, entre otras cosas. Por otra parte, quería aprovechar el espacio y la invitación, asimismo, externa que la Aresep no tendría que pagar ese pasaje.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que no está de acuerdo con la participación. Respecto al tiquete, efectivamente el Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) es co-patrocinador del evento, y está de acuerdo que a estas actividades se participe porque los organizadores financian el tiquete y los viáticos, o bien, que lo financie la Institución. Sin embargo, le queda una duda, debido a que si bien el ICAP es co-patrocinador, no se debe perder de vista que el ICAP también es proveedor de servicios de la Aresep, por lo que le preocupa que exista un conflicto de intereses.

La señora **Anayansie Herrera Araya** externa que dadas las observaciones del señor Pablo Sauma Fiatt se debe averiguar si el tiquete aéreo lo paga el ICAP o el CLAD, de ser el ICAP, debe ser financiado por la Institución, dado que de acuerdo con la Ley de Contratación Administrativas no deben recibir dádivas de proveedores.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** propone, posponer el tema para revisar otros aspectos relacionados con la invitación y elevarlo en otra oportunidad, si fuera el caso. Analizado el asunto, la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 04-58-2017

Posponer, para una próxima oportunidad, el conocimiento de la participación del Regulador General en el XXII Congreso Internacional CLAD sobre la Reforma de Estado y Administración Pública, a celebrarse en Madrid, España del 14 al 17 de noviembre de 2017, así como el de la OCDE.

ARTÍCULO 5. Continuación del análisis de la propuesta de modificación parcial de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”.

A las nueve horas y cincuenta minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as): Edward Araya Rodríguez y Román Navarro Fallas, Asesores del Despacho del Regulador General; Marlon Yong Chacón, Director General del Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR); Eduardo Andrade Garnier y Juan Carlos Pereira Rivera, funcionarios de esa Dirección; Carol Solano Durán, Directora General de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, Daniel Fernández Sánchez y Adriana Martínez Palma, funcionarios esa Dirección. Asimismo, ingresan los señores Paolo Varela Brenes y Eddy Víquez Murillo, funcionarios de la Intendencia de Transporte, a participar en la presentación del tema objeto de este artículo.

La Junta Directiva continúa con el análisis de la modificación parcial a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, en esta ocasión se va a continuar con el análisis de la propuesta de modificaciones a la metodología. Apunta que se han hecho varias presentaciones de diferentes temas, y en esta oportunidad se va a dar prioridad al volumen de pasajeros y a otros aspectos no necesariamente relacionados con costos, sino con modificaciones de parámetros que tienen importancia para la metodología y que, desde el punto de vista técnico, son relevantes. Solicita a la Fuerza de Tarea que se plantee las observaciones específicas que han formulado los miembros de la Junta Directiva a este tema, para agilizar el conocimiento de la propuesta.

Asimismo, indica que se ha distribuido entre los miembros de la Junta Directiva, una lista de los oficios que la Fuerza de Tarea ha emitido respecto de las diferentes propuestas de cambio.

Volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos

El señor **Paolo Varela Brenes** explica lo relativo a la propuesta de determinación del volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos, dentro de lo cual destaca que la propuesta gira en torno al sistema de conteo de pasajeros, con la ventaja de que la información está desagregada, estadísticas mensuales que reportan los prestadores y los estudios técnicos aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP). Se refiere además a la validación estadística que se propone realizar sobre el conteo de pasajeros y de la validación en campo.

La señora **Adriana Garrido Quesada** consulta qué pasa si los registros no están dentro del intervalo de confianza, a lo cual el señor **Paolo Brenes Varela** indica que se toma el dato mayor; la directora **Garrido Quesada** cuestiona que se tome el valor mayor del intervalo cuando los registros dan un valor inferior al extremo inferior del intervalo de confianza.

Ante una pregunta del señor Pablo Sauma Fiatt, respecto del sistema de conteo de pasajeros, cuántos datos tienen que presentar, el señor **Varela Brenes** responde que, lo que se requiere es un año al menos para poder reflejar la estacionalidad. Asimismo, comenta otros aspectos sobre validaciones de información que se pueden obtener.

Por otra parte, el señor **Sauma Fiatt** comenta que unas observaciones hechas por un experto en el sector transporte, es verificar los ingresos de los estados financieros auditados de las empresas, de manera que se pueda definir algún indicador adicional que se podría tomar en cuenta, pero que sería un elemento interesante a considerar en la validación. Está claro que no se ha considerado hasta aquí.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que, entendiendo de forma integral, contabilidad regulatoria, perfeccionamiento de los sistemas de información, deberían permitir a la Aresep realizar análisis de esos datos. No está explícitamente, y se podría mencionar, le parece es un criterio, es un elemento a considerar, porque da una perspectiva de dimensionamiento de la actividad económica que tiene el prestador. Hay que recordar que se tiene una regulación de carácter técnico y desde el punto de vista financiero económico.

Al considerar la contabilidad regulatoria y el esfuerzo que se está realizando para avanzar en la recolección de información de las empresas en alrededor del 60%, más bien es para retomar esa observación y tomar ese criterio a considerar. Es totalmente válido.

La señora **Anayansie Herrera Araya** señala que es lo que se llama triangular. Cuando se hace una evaluación se valorarán distintos aspectos que tiene la Institución, además de elementos cuantitativos y cualitativos. De manera que se pueden tomar esos datos y realizar un tipo de cruce y establecer razonabilidad de los datos que se obtienen en una u otra fuente, como los estados financieros. Incluso la observación del experto no es exclusivamente sobre los estados financieros, sino que un contador público puede hacer una auditoría de tipo operativo para poder validar los datos de pasajeros que proporcionan a la Institución, es un aspecto que el consultor considera se podría establecer como requisito cuando los datos no son razonables.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta para qué se utilizan los estados financieros que la Intendencia de Transporte solicita a los regulados.

Al respecto, el señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, en adelante, se utilizaría para el Wacc, para el apalancamiento financiero. En su opinión, es diferente los estados financieros auditados que incluyen las actividades que tiene la empresa de la actividad específica que está regulada. Por ejemplo, las estaciones de servicio. El contador público tiene fe pública, pero de algo que no necesariamente lo que es el objeto de regulación o actividad relevante para fijar tarifas.

La señora **Anayansie Herrera Araya** apunta que ese comentario se ha realizado en otros momentos, y es precisamente donde entra la contabilidad regulatoria que va a permitir separar las actividades.

Al respecto, el señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que se emitió una directriz del Regulador, a raíz de un trabajo importante de homologación que se realizó en contabilidad regulatoria y se remitió a las intendencias. Ahora bien, lo que señala la directora Muñoz es importante en el sentido de que se empezó con la contabilidad regulatoria en la Administración pasada y eso debe ir mejorándose. En el momento en que se tenga la información adecuada para la actividad de regulación. Por ejemplo, ciertas

características de los activos, planteles, se deberían clasificar los activos de acuerdo con las características que defina la Aresep, dado que se asocia a una depreciación y al dimensionamiento de las estructuras de costos de las empresas.

Únicamente con contabilidad regulatoria y estados financieros auditados a mediano plazo se va a poder contar con información adecuada. Es lo que se debe ir mejorando.

La señora **Anayansie Herrera Araya** agrega que incluso la Administración podría solicitar contabilidad separada, mediante catálogo de cuentas que separe las cuentas contables de las actividades reguladas de las que no lo son, cuentas corrientes separadas, estados financieros. Incluso algunas instituciones que se regulan, como la Compañía Nacional de Fuerza y Luz presentan de forma separada las diferentes actividades del servicio regulado, dentro de los estados financieros, lo cual presentan así por la información que deben presentar ante la Aresep.

El señor **Edward Araya Rodríguez** comenta ejemplos relacionados con los catálogos homologados de contabilidad regulatoria en los sectores de agua, transporte y energía.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que, un principio que observa en la propuesta del volumen de pasajeros, es que mandan los estudios técnicos de la Aresep. Propone observar que es tan “estudio técnico” la validación de registros como el sube baja; recomienda utilizar términos lo más técnicos posible que se tengan en la Ingeniería de Transportes, como “estudio inferencial” versus “estudio de validación”. Se refiere a la preponderancia que observa que tienen en la propuesta, los intervalos de confianza que dan los estudios inferenciales, lo cual propone revisar. Le parece que cuando los registros se salen de los intervalos de confianza, se debe estudiar qué es lo que pasa, no simplemente tomar el extremo superior del intervalo de confianza y calcular tarifa con él. Considera, además, que este control mediante intervalos de confianza debería de realizarse de manera continua, a como se van recibiendo los datos mediante un sistema de monitoreo automatizado, con el fin de indagar sobre situaciones de excepción mucho antes del estudio tarifario.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que es un tema de redacción, dentro de los elementos fundamentales desde el punto de vista técnico estadístico está el intervalo de confianza, pero eso significa con un criterio para hacer un análisis.

La señora **Adriana Garrido Quesada** considera que se debe trabajar más en el momento de admisibilidad para poder ajustar una serie de aspectos, verificar la razonabilidad de los datos de entrada del modelo, antes de aplicar la metodología. Normalmente hay un plazo para resolver sobre la admisibilidad, pero tiene entendido que este puede suspenderse si se solicita más información para poder resolver.

Sugiere que, de los detalles técnicos de esta propuesta sobre cómo se determinará la cantidad de pasajeros, se saque lo más posible hacia lo que sería el protocolo técnico; modificar la metodología sólo lo indispensable para que también permita considerar estudios rápidos y razonables.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera razonable el criterio que indica la directora Garrido, en cuanto a la dispersión de los estudios técnicos y la información que se obtiene con los mecanismos uno y dos de la propuesta, no solamente es el dato que dé mucha diferencia, sino que dentro de los criterios se va a hacer un análisis que incluye lo que expone la señora Adriana Garrido. Además, le parece válido

el criterio, que no solo sea el intervalo de confianza, pero se debe concretar un punto específico sobre el volumen de pasajeros.

La señora **Adriana Garrido Quesada** reitera el tema de admisibilidad y de monitoreo continuo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta si se puede realizar ese monitoreo, a lo cual el señor **Paolo Varela** explica que la primera regla en la actualidad llega al 10%. En cuanto al monitoreo continuo es posible, siempre y cuando exista un intervalo de confianza base o de referencia, razón por la cual se habla de una validación estadística. Una vez que se dé el visto bueno al sistema de conteo de pasajeros, cuya fuente va a determinar el intervalo de confianza.

Seguidamente se realizan comentarios en torno a los mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros, a lo cual el señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que ya se había acordado el orden en que se está presentando. Entiende que se iba a discutir supuestamente sobre los deltas en este y los demás temas.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, en primera instancia se tuvo el protocolo de demanda, se dijo que tenía que ser criterio de carácter general que se sustentaran de manera autónoma, eliminando discrecionalidad. Le parece que se ha hecho un esfuerzo por expresar la propuesta de manera más general. Rescata el criterio de que el intervalo de confianza y esa precisión no debería ser, pero esa línea general y es la que se ha estado discutiendo bastante.

La señora **Adriana Garrido Quesada** consulta qué posibilidad hay de que ese protocolo quede fuera de la metodología. Al respecto, el señor **Jiménez Gómez** señala que, lo que se quiere es las grandes líneas, puntos de decisión y criterios de aplicación. Es complejo. Reitera que comparte el comentario de la señora Garrido en el sentido de que no se puede establecer un valor fijo, sino que es un elemento y debe considerarse en el contexto de toda la información.

Asimismo, propone que se remita el protocolo a consulta, antes de incluirlo dentro de la metodología. La discrecionalidad en el estudio de pasajeros se debe acotar de manera explícita, pero plantea que sea en otro momento; no en el de la metodología.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica cómo se hace el protocolo y criterios incluidos en la metodología, para determinar volumen de pasajeros cuando se tienen diferentes fuentes de información, todo lo cual se hace extenso. Son criterios de decisión y no se ve tanto en el protocolo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera que se ha hecho un esfuerzo; la primera versión fue muy compleja; la segunda, a raíz de que se indicó que tenía que tener suficiente vida propia al margen del protocolo, y se habló que se tenía que tener los criterios y se ha hecho el esfuerzo. Si hay algún elemento concreto sobre esa propuesta que se indique. Si la Junta Directiva desea salirse de la propuesta técnica que se señale.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que se puede considerar cuánto detalle tiene que ir dentro de la metodología y cuánto se puede dejar por fuera. En el tema de cantidad de pasajeros, se podría señalar cómo se quiere que se considere, con todos los principios de la técnica. Eventualmente, decir que también pueden existir peritos acreditados, expertos externos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que el documento tiene que ser suficientemente explícito, disminuir la discrecionalidad, la metodología por sí misma es un documento técnico y lo que es la estimación del volumen de pasajeros, es más importante que cualquier otro, cuando se precisa no se desea que quede un detalle. Le parece que tiene que ir lo que tiene que ir.

La señora **Adriana Garrido Quesada** señala que se debe esperar la reacción en la audiencia pública, pero en todo caso, es importante incluir en la propuesta, la consideración de los estados financieros, cuya herramienta es muy utilizada en Brasil. Tal vez más bien son los datos que arrojan los estados financieros los que se van a ver si están dentro de los intervalos de confianza.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que está de acuerdo con esos aspectos. Ahora, los intervalos de confianza con los datos generan algunas distorsiones, es una información que se considera para analizar la razonabilidad de la información. Está de acuerdo que es una variable que considerar.

Solicita a la Fuerza de Tarea que en la propuesta que se someta a audiencia pública, se considere como uno de los criterios, la información de los estados financieros y de la contabilidad regulatoria de la Aresep.

El señor **Paolo Varela Brenes** continúa con la exposición y explica la definición de reglas estadísticas, criterios de aceptación o cómo se realiza la validación estadística. Se espera que la validación se haga previo a definir tarifas. Asimismo, responde otras consultas formuladas por la directora Garrido.

Seguidamente se suscitan intercambios de opiniones respecto del tema de los tiempos de admisibilidad, criterios de información, dentro de lo cual la señora **Garrido Quesada** reitera dar más importancia a la oportunidad de resolver distintos aspectos en la etapa de admisibilidad, prevenir problemas y desfases antes de correr la metodología para fijar la tarifa.

El señor **Paolo Varela Brenes** prosigue y explica el conjunto de reglas y escenarios ajustado, básicamente es el resumen de lo que tiene la metodología, y la lógica de validación estadística, sistema de conteo, validación en campo, los estudios técnicos y el tema de volumen aproximado. Señala que si se tienen elementos para validar estadísticas se realiza; y si no se tiene, se hace validación de campo; si no se tiene ninguna de las fuentes de información, se toma el estudio técnico y si no existe ninguna, aplica el volumen aproximado, pero se deben hacer algunas precisiones. Explica además el volumen aproximado y la diferencia con la demanda implícita.

Finalmente, el señor **Paolo Varela Brenes** se refiere a la propuesta en lo tocante a los fraccionamientos, al tiempo que responde algunas consultas formuladas por la señora Adriana Garrido Quesada en torno a las implicaciones que conllevaría el eliminar la “tarifa mínima”.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que este tema tiene que ver con las concesiones, que es parte de las negociaciones que se están logrando acuerdos en los temas que la Aresep considera son absolutamente necesarios. Elimina la demanda implícita y da herramientas más apropiadas para medir la demanda y para poder subsanar una serie de elementos que imposibilitaban la fijación tarifaria de acuerdo con la información que se tenía.

En cuanto a la propuesta del volumen de pasajeros, señala que cumple con un aspecto fundamental, de tener elementos mucho más fuertes para que esa variable de la ecuación tan importante -el denominador- se pueda medir de forma mucho más precisa, de manera que el usuario tenga una tarifa

apropiada y que el prestador presente la información para otorgarle la tarifa que le dé equilibrio financiero. Por otra parte, se elimina demanda implícita y subsana el tema de fraccionamiento, y para poder lograr acuerdos con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Agrega, que se debe considerar lo comentado por la directora Garrido, en cuanto a los estados financieros y contabilidad regulatoria para comparar la información. En una segunda etapa, una vez que se cuente con información valiosa, que se analice el tema de admisibilidad. Solicitaría que se apruebe este apartado para que se someta audiencia pública, conforme al oficio 18-FTMB-2017.

En ese sentido, la propuesta es someter al procedimiento de audiencia pública el volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos, en el sentido de que se incorporen los ajustes propuestos en esta oportunidad por los miembros de la Junta Directiva, en relación con los estados financieros y el tema de contabilidad regulatoria, como criterios para comparar y analizar la razonabilidad de la información.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** pregunta al señor Marlon Yong Chacón, si el Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR) está de acuerdo con esta propuesta.

Sobre el particular, el señor **Marlon Yong Chacón** indica que el CDR está de acuerdo.

Por otra parte, el señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que es importante que la Fuerza de Tarea externe a este cuerpo colegiado, que esta propuesta soluciona todos los problemas detectados en la metodología vigente, y que lo soluciona de buena manera. No se trata de cambiar, sino estar dando una solución, de que existe una garantía para esta Junta Directiva de que el trabajo técnico fue bien realizado.

El señor **Román Fallas Navarro** indica que no se puede garantizar que todos los problemas de la metodología están resueltos. Se ha dicho en otros momentos que existe una segunda fase relacionada con el estudio de la estructura de costos de las empresas. Sin duda, es una mejora a la metodología existente y va a contemplar de mejor forma los costos y el volumen de pasajeros, cuyo aspecto se avanza sustancialmente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que es un ajuste en la metodología de los elementos más relevantes que se han identificado y se han mencionado. Tanto el estudio de la firma Deloitte y del BID lo han indicado y corroborado con diferentes análisis que se han hecho en la institución. En una segunda fase, se analizará la estructura de costos.

El señor **Edward Araya Rodríguez** agrega que la Fuerza de Tarea presentó el informe 18-FTMB-2017, y de acuerdo con el análisis realizado, y de conformidad con el consenso que se tuvo, se considera que la información es suficiente y soluciona bastante los problemas que se han formulado en diferentes estudios y por parte de expertos.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que es importante que conste lo manifestado por el señor Araya, por cuanto así no está expuesto en el oficio 18-FTMB-2017. Pero con dicho comentario le parece complementario al oficio y es importante que quede constando.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** pregunta al señor Marlon Yong que, para determinar el volumen de pasajeros, el criterio 4 dice estudios técnicos del Consejo de Transporte Público (CTP). Desde el año pasado, el CTP indicó que los estudios técnicos de volumen de pasajeros que toman en cuenta son

para determinar flota, frecuencia, pero no puede ser utilizado como denominador en la ecuación para fijar tarifas.

El señor **Marlon Yong Chacón** indica que, efectivamente no se debería tomar en cuenta.

La señora **Anayansie Herrera Araya** agrega que se debe recordar lo expuesto por el señor Leonardo Castro, sobre la utilización de ese tipo de estudios, pero el señor Paolo Varela explicó lo relativo al dato de demanda normalizada. Solicita que explique qué es lo que usaría el estudio como tal y la normalización de la demanda que el CTP realiza.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que, desde los primeros refrendos en el 2006, uno de los elementos es el volumen anual mensual. A partir de eso, dentro de las herramientas que utiliza el CTP, utiliza la normalización de demanda, y el producto que genera esta herramienta es para determinar el volumen de pasajeros en un mes. Técnicamente, sería lo mismo. Ahora bien, dentro de la gama de herramientas, algunas son de diseño para determinar la flota y otra es el dimensionamiento mensual de pasajeros. Incluso utiliza estadísticas de la Aresep. El dato es una cifra equivalente.

La lógica de la herramienta del CTP, parte de conceptos propios de un estudio de volumen de pasajeros, ya sea estacionalidad, representación durante tres semanas de la frecuencia, etc. Es un estudio de cantidad de pasajeros.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que en general lo que se evitará cada día es hacer los estudios y utilizar la información del CTP. Destaca que la información del CTP es la misma de las barras electrónicas.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que lo señalado por el señor Paolo Varela tiene que estar en algún documento. Lo más importante, no es sólo la explicación verbal del tema que hace el técnico, sino el leerlo y que así se entienda. El punto es que, como tomadora de decisiones tiene que leer dónde dice y estar segura de que eso es lo que se entiende. Le preocupa y es algo que transmitió al señor Marlon Yong Chacón, acerca de los estudios técnicos del CTP, hay un documento que dice que no se pueden utilizar para determinar tarifa. Por otro lado, se establece que será una referencia, es diferente como lo está explicando el señor Varela, que como se consigna en el documento. Todo esto referido a que se establece en la modificación a la metodología los estudios del CTP como dato para determinar ingresos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, en ese caso, esos estudios del CTP no se podrían utilizar. Es una referencia.

La señora **Carol Solano Durán** indica que la potestad de la Aresep es tomar ese insumo, pero la competencia es de la Aresep y la Procuraduría General de la República ya lo ha dicho, tiene toda la discrecionalidad técnica, qué insumos utiliza y cómo define sus metodologías. Ahora, es claro que las funciones del CTP son otras, utilizan esos estudios para definir las condiciones operativas, pero si técnicamente se considera que son utilizables se puede hacer, siempre y cuando se justifique técnicamente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que los técnicos deben tomar en cuenta que, cuando se vaya a usar esa información, se haga con mucha capacidad analítica, porque si el ente rector dice que no se puede usar, se tiene justificar y precisar por qué sí se puede usar.

El señor **Román Fallas Navarro** se refiere al oficio enviado por el CTP sobre el particular. Señala que, conforme lo indicó el señor Leonardo Castro, es que, tomar un dato que se construyó para definir un esquema operativo, utiliza los máximos, es decir, no deja de existir la cantidad de unidades suficientes para atender el servicio en el máximo punto de demanda y que la Aresep esté tomando ese dato. La Aresep puede utilizar las fuentes convenientes.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que el punto está como fuente número 4, entonces qué pasa si no están los otros tres. El punto es que en algún lugar tiene que consignarse cómo se va a utilizar esa información. Reitera que toda la explicación del señor Paolo Varela debe quedar en alguna parte.

Luego de algunos comentarios al respecto, el señor **Jiménez Gómez** indica que, precisamente, todos estos aspectos están siendo discutidos y analizados con el CTP para lograr acuerdos. Ahora, como lo indicó el señor Román Fallas, aclara que, si fuera el esquema sobre estimado para diseñar las rutas, eso no se debería utilizar. Lo que se puede utilizar es la normalización del volumen de pasajeros, que es otro dato que el CTP está utilizando, todo lo cual debería estar bien definido en la metodología.

El señor **Edward Araya Rodríguez** indica que, en el texto, en el punto d de la página 2 del oficio 18-FTMB-2017, se indica “estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobados por la Junta Directiva del CTP de los últimos tres años”.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que lo que señaló Paolo Varela Brenes debe quedar en alguna parte.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que el informe del BID señala que se debe tomar pasajero equivalente y eso sí se está haciendo en la metodología vigente. El tema es ¿por qué no aparece en la metodología el término como tal? Cuando se dice “volumen mensual de pasajeros” normalmente se refiere a pasajeros movilizados, pero en la propuesta en lugar de escribir “volumen mensual de pasajeros se refiere la cantidad de personas que utilizan y pagan el servicio”, ¿Por qué no utilizar el término “pasajero equivalente” y establecer que son más bien “pasajes completos equivalentes”, recurrir al término de “tarifa base”?

Seguidamente el señor **Paolo Varela Brenes** explica lo relativo a pasajero equivalente, dentro de lo cual responde consultas formuladas por la directora Garrido Quesada.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación el tema.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que vota en contra este apartado por cuanto el oficio 305-CDR-2017 y 18-FTMB-2017 se le entregó hasta este momento, razón por la cual no tuvo el tiempo suficiente para estudiarlo exhaustivamente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara a la directora Muñoz que el 95% de todo lo que está en ese documento se ha presentado hace 2 meses. Aclara que se le ha entregado cuatro versiones del caso y que la última se consideró oportuno cambiar el orden de esos temas. Únicamente cambiaron dos puntos básicos sin ser tan relevantes por lo que considera que dicha información ha sido lo suficientemente discutida y consensuada.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que como se comprenderá la responsabilidad recae en su persona, requiere leer qué fue lo que se escribió y estar segura de que se consignó en la debida forma para poder

aprobarlo. Requiere leer exhaustivamente el documento que se le distribuyó el día de hoy. La responsabilidad recae en su persona de leer cómo quedó y cómo se consignó.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que la votación queda cuatro votos a uno, la propuesta es someter al procedimiento de audiencia pública el volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos, en el sentido de que se incorporen los ajustes propuestos en esta oportunidad por los miembros de la Junta Directiva, en relación con los estados financieros y el tema de contabilidad regulatoria como criterios para comparar y analizar la razonabilidad de la información.

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

El señor **Eddy Víquez Murillo** explica lo relacionado con el tema de la beta.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** le preocupa que por un lado critican que no se utilizaron argumentos técnicos con la demanda implícita porque se tiene un número y ahora que se tienen números no hay que considerarlos. Señala que solicitó el tema de la TRI e indican que no es una tasa oficial. Cuestiona en ese sentido si Bloomberg no es una tasa oficial.

El señor **Eddy Víquez Murillo** se refiere a la tasa Tri y explica la propuesta, así como datos obtenidos de otros países. Asimismo, a las observaciones planteadas por los formulados por los directores en otra oportunidad.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación la propuesta.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que votará en contra, por cuanto le parece que es antojadiza la decisión de utilizar un coeficiente beta igual a 1. No hay justificación; y más bien, la evidencia empírica, y la información que recolectó la Fuerza de Tarea, muestra que 1 es un valor alto, por lo tanto, no se justifica utilizarlo.

El señor **Edward Araya Rodríguez** señala que la Fuerza de Tarea determinó que, al no tener la forma de operar de otros países estudiados, no se tiene que tan válidos son esos indicadores. En el caso de Singapur, los autobuses pertenecen al Gobierno. Se tienen datos, pero no el sustento técnico para validarlos, por lo que se propone el 1 para asimilar el riesgo de mercado.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** destaca que nunca consideraron otra opción, desde el principio impusieron el 1, ya sabían de antemano cuál iba a ser.

La señora **Adriana Garrido Quesada** señala que le parece inaceptable que no se haya podido indagar sobre otros sistemas, como el de Corea del Sur, de los cuales se tienen betas de algunas empresas de transporte público modalidad autobús. La Fuerza de Tarea no ha encontrado datos de cómo es el sistema de concesión en Corea de Sur. Se debería conocer ese sistema, si resulta que los operadores compran los autobuses, es lógico que aumente el riesgo de inversión con respecto de los casos para los cuales ya averiguaron que el gobierno provee las unidades. Agrega que, en este tema de aclarar sobre el beta, ha sido ineficaz la investigación, razón por lo cual votará en contra.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que la votación queda tres votos a dos, para que se someta este rubro al proceso de audiencia pública.

Valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica lo relacionado con la propuesta de valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1, al tiempo que responde algunas consultas formuladas por los miembros de la Junta Directiva.

Luego de suscitarse un intercambio de comentarios en este aspecto, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y los miembros de la Junta Directiva resuelven por unanimidad, someter a audiencia pública la propuesta de valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1.

La señora **Adriana Garrido Quesada** vota a favor, pero queda a la espera de las respuestas a las consultas formuladas en esta ocasión.

Valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2

El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica lo relacionado con la propuesta de valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2, al tiempo que responde algunas consultas formuladas por los miembros de la Junta Directiva.

Luego de suscitarse un intercambio de comentarios en este aspecto, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y los miembros de la Junta Directiva resuelven por unanimidad, someter a audiencia pública la propuesta de valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

Coefficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios

El señor **Eddy Víquez Murillo** explica la propuesta de cambio del coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios, relacionada con una adición del 0,5 a la edad promedio de la flota para el cálculo del coeficiente PARTS.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si el Centro de Desarrollo de la Regulación está de acuerdo con esta propuesta, a lo cual el señor **Marlon Yong Chacón** responde que está de acuerdo.

Luego de suscitarse un intercambio de comentarios en este aspecto, el señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación y los miembros de la Junta Directiva resuelven por unanimidad, someter a audiencia pública la propuesta de cambio del coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios.

Luego de conocidas las propuestas de modificación a la metodología, así como las correspondientes votaciones en cada aspecto, la Junta Directiva resuelve:

RESULTANDO

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva, mediante la resolución RJD-035-2016, dictó la *"Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús"*, publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016.
- II. Que el 22 de marzo de 2017, mediante el oficio 255-RG-2017, el Regulador General conformó varias Fuerzas de Tarea, con el objetivo de que analizaran varias metodologías tarifarias, entre ellas se conformó la Fuerza de Tarea Metodología de Buses (Fuerza de Tarea), para analizar la *"Metodología*

para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.

- III. Que el 11 de mayo de 2017, por memorando 381-RG-2017, se le remitió a la Fuerza de Tarea, copia del *“Informe sobre el Análisis de la Metodología de Fijación Ordinaria para el Servicio de Autobuses”*, presentado el 8 de mayo de 2017, por la Cámara Nacional de Transportes, la Asociación Cámara de Transportistas de San José, la Asociación Cámara de autobuseros de Heredia, la Asociación Cámara Nacional de Autobuseros y la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, para análisis.
- IV. Que el 3 de julio de 2017, mediante el oficio FTMB-01-2017, la Fuerza de Tarea, remitió a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR), el informe técnico de la Propuesta de modificación parcial a la metodología, para ser discutida por la Junta Directiva.
- V. Que el 4 julio de 2017, mediante el oficio 182-CDR-2017, el CDR, le remitió al Regulador General, la Propuesta de modificación parcial a la Metodología, contenida en el oficio FTMB-01-2017 de la Fuerza de Tarea, para ser discutido en la Junta Directiva.
- VI. Que el 4 de julio de 2017, mediante el oficio 243-RG-2017, el Regulador General, remitió a los miembros de la Junta Directiva, para su análisis y conocimiento, la Propuesta de modificación parcial de la metodología, elaborado por la Fuerza de Tarea y remitida a ese Despacho, con oficio 182-CDR-2017.
- VII. Que el 11 de julio de 2017, en la sesión ordinaria 35-2017, la Junta Directiva, tomó, por unanimidad y con carácter de firme, los acuerdos, 06-35-2017 y 10-35-2017 en los que se le instruyó a la Administración, para que se integre la documentación técnica referente a la actualización del método de cálculo de la tasa de rentabilidad, volumen de pasajeros y los fraccionamientos, contemplados en la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- VIII. Que el 25 de agosto de 2017, mediante el oficio 248-CDR-2017, el CDR, le remitió al Regulador General el oficio 015-FTMB-2017 de la Fuerza de Tarea, que contiene los Informes técnicos: Reconocimiento del costo de la depreciación y la rentabilidad, Costo de limpieza del autobús, Separación y revelación del costo en terrenos, Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, Choferes, Volumen de pasajeros y fraccionamientos, Participación ciudadana, así como Modificaciones de forma y aclaratorias, en el que se recomienda, considerar someter al procedimiento de audiencia pública, la Propuesta de modificación parcial de la metodología, relativa a dichos componentes de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- IX. Que el 10 de octubre de 2017, mediante el oficio 291-CDR-2017, el CDR le remitió al Regulador General el oficio 017-FTMB-2017 de la Fuerza de Tarea, que contiene los Informes técnicos: valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2, coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios e Informe explicativo sobre coeficientes beta de otros países, reconocimiento del leasing, rendimiento de llantas y la tasa de referencia interbancaria (TRI); en el que se recomienda, considerar someter al procedimiento de audiencia pública, la Propuesta de modificación parcial de la metodología, relativa a dichos componentes de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.

- X. Que el 26 de octubre de 2017, mediante el oficio 309-CDR-2017, el CDR le remitió al Regulador General el oficio 019-FTMB-2017 de la Fuerza de Tarea, que contiene los Informes técnicos: coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios, volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos, en el que se recomienda, considerar someter al procedimiento de audiencia pública, la Propuesta de modificación parcial de la metodología, relativa a dichos componentes de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.

CONSIDERANDO:

- I. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y, 6, inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (Riof), corresponde a la Junta Directiva dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- II. Que en lo que atañe al volumen de pasajeros, al disponerse de nuevas fuentes de información y procesos internos para su captación, como es el caso de información procedente de los sistemas electrónicos de captura y transmisión de datos, estos son considerados en conjunto con los estudios técnicos contemplados actualmente en la metodología, de igual forma se incorpora como un criterio de referencia la revisión de la racionalidad de la información del referenciado volumen con respecto a la información incluida en los estados financieros y la contabilidad regulatoria, en razón de ello es necesario definir las reglas bajo las cuales se podrán considerar como válidos para fijaciones tarifarias los datos provenientes de estas fuentes de información.
- III. Que en lo relativo a los fraccionamientos, es necesario incorporar el mecanismo para el cálculo del ajuste tarifario en los casos de rutas con ramales fraccionados en los cuales no se cuenta con la información a nivel de cada uno de los fraccionamientos, para que se pueda realizar el estudio tarifario por el nivel de desagregación de la información y adicionalmente permita fijar la tarifa en cada sentido. En el caso de una fijación ordinaria de una ruta con ramales fraccionados y con información de volumen de pasajeros movilizados a ese nivel de desagregación, se construirá una “matriz tarifaria” que modificará el pliego tarifario vigente de manera que se puedan mostrar todas las combinaciones posibles de origen – destino con una tarifa diferenciada en cada caso y sea superado, en esos casos, el concepto de “tarifa mínima”. De igual forma, dado que el planteamiento en la metodología sobre el Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) requiere que los registros sean presentados por cada parada de cada viaje (información necesaria para el cálculo de tarifa de un fraccionamiento tarifario), se incorpora una modificación a las características, de manera que sea aceptada la información a nivel de ramal y viaje en los casos que Aresep lo determine.
- IV. Que se requieren ajustes y modificaciones a la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tipo 2, en el tanto actualmente se dispone de mayor información sobre el nivel de apalancamiento de los operadores del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús así como el ajuste respectivo en virtud de la modificación a la metodología de cálculo de la tasa básica pasiva por parte del Banco Central de Costa Rica, contribuyendo también de igual forma con la homologación de los instrumentos regulatorios empleados por el Ente Regulador.

- V. Que se requiere actualizar el valor del autobús tipo 1 con el tipo de cambio promedio de los seis meses naturales anteriores al día de la audiencia pública, siendo ventajoso utilizar una serie de tiempo del tipo de cambio evitando que la estimación de ese rubro de costo corresponda a un pico o un valle que no represente la tendencia de evolución del tipo de cambio.
- VI. Que en virtud de los cambios que se presentaron en el Decreto 39303-MOPT-H del 5 de noviembre del 2015, y en razón de la aplicación de la Ley 7088, el Ministerio de Hacienda (MH) y cualquiera de las instituciones destinarias por Ley, deberán suministrar a las entidades aseguradoras la información actualizada de cada uno de los rubros que forman parte del derecho de circulación, a más tardar el quinto día hábil de cada mes de octubre, con fecha de corte al primer día hábil del mes de setiembre de cada año, con el objetivo de que las aseguradoras inicien el primer día hábil del mes de noviembre de cada año la comercialización del Seguro Obligatorio de Vehículos (Marchamo). Este compromiso del MH con las aseguradoras, ha generado que a finales del mes de setiembre de cada año, se apliquen los índices de variación a los valores que tienen registrados de vehículos con corte a setiembre, modificando con esto el valor de referencia de la clase de tributaria.

Por lo que es necesario para la Autoridad Reguladora, para efectos del cálculo del valor de autobús tipo 2, asegurarse que el valor de placa que se consulta por parte de Aresep, es el valor de referencia de la clase tributaria, el cual es el valor que se asemeje al valor de mercado para efectos de hacer el cálculo de depreciación y rentabilidad de estos activos; por lo que se vuelve necesario delimitar en el texto de la metodología las fechas para hacer la solicitud de información tanto del listado de placas de autobuses autorizados como el del registro de valores que tiene el Sistema Cartica, para que la Intendencia de Transporte obtenga los registros de valoración de placas con corte al 30 de setiembre de cada año y anticipándose a que el Ministerio de Hacienda haga la aplicación de los índices de variación a los valores de referencia de cada clase tributaria que tienen registrados para fines de cobro de marchamo vehicular del año posterior.

- VII. Que respecto del coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios: kilometraje acumulado para la edad promedio de la flota autorizada en la ruta, para mantenimiento de unidades, se contemplan los costos por concepto de mecánicos, repuestos y accesorios derivados del kilometraje acumulado por los autobuses y el kilometraje que recorrerán las unidades en el punto medio del año siguiente a fijación tarifaria; desde el momento en que la unidad esté disponible para brindar el servicio, inclusive desde una edad del autobús de 0 años.
- VIII. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- IX. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, los requerimientos ambientales, de conservación de energía y eficiencia económica, entre otros aspectos.
- X. Que del artículo 31 y otras normas de la Ley 7593, se desprende el principio de mejora continua regulatoria. Este principio exige a la Aresep una constante revisión de los instrumentos regulatorios,

para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas públicas al amparo de la Ley.

- XI. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren constantes cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- XII. Que el principio de mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación permanente en regulación, el constante perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente, requiere la comparación, aprendizaje y adaptación de las experiencias positivas en regulación de otros países, la evaluación continua de la efectividad de la actividad regulatoria y de la eficiencia, eficacia e idoneidad de la organización para alcanzar sus objetivos regulatorios.
- XIII. Que el 25 de agosto de 2017, mediante el oficio 248-CDR-2017, el CDR le remitió al Regulador General, el 015-FTMB-2017 de la Fuerza de Tarea, que contiene, los Informes técnicos relativos al reconocimiento del costo de la depreciación y la rentabilidad, costo de limpieza del autobús, separación y revelación del costo en terrenos, tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, choferes, volumen de pasajeros y fraccionamientos, participación ciudadana, así como modificaciones de forma y aclaratorias.
- XIV. Que el 10 de octubre de 2017, mediante el oficio 291-CDR-2017, el CDR le remitió al Regulador General el oficio 017-FTMB-2017 de la Fuerza de Tarea, que contiene los Informes técnicos relativos a la valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2, coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios e Informe explicativo sobre coeficientes beta de otros países, reconocimiento del leasing, rendimiento de llantas y la tasa de referencia interbancaria (TRI).
- XV. Que el 26 de octubre de 2017, mediante el oficio 309-CDR-2017, el CDR le remitió al Regulador General el oficio 019-FTMB-2017 de la Fuerza de Tarea, que contiene los Informes técnicos relativos al coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios, volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos.
- XVI. Que en los oficios 248-CDR-2017, 291-CDR-2017 y 309-CDR-2017, se recomienda, considerar someter al procedimiento de audiencia pública la Propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- XVII. Que el 24 de octubre de 2017, la Junta, en la sesión 58-2017, con fundamento en los oficios indicados en considerando XVI de esta resolución, acordó someter al trámite de audiencia pública, la Propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016; únicamente lo relativo a volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos, tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2, coeficiente de necesidad de mecánicos, repuestos y accesorios.

- XVIII. Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la Propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016; únicamente en lo relativo a volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos, tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2, coeficiente de necesidad de mecánicos, repuestos y accesorios, tal y como se dispone.

**POR TANTO:
LA JUNTA DIRECTIVA
RESUELVE:**

ACUERDO 05-58-2017

- I. Ordenar a la Administración, que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la siguiente Propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016; únicamente en lo relativo a volumen mensual de pasajeros y fraccionamientos, tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 1, valoración de vehículo con reglas de cálculo tarifario tipo 2, coeficiente de necesidad de mecánicos, repuestos y accesorios, así:

Volumen mensual de pasajeros

Modifíquese el apartado 4.7 Volumen mensual de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:

4.7 Volumen mensual de pasajeros

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

Modifíquese el apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:

4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del Censo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizadas aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

- a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.**

1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).
2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).
3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:
 - i. Estudio realizado por la Aresep
 - ii. Estudio contratado por la Aresep
 - iii. Estudio presentado por un prestador del servicio
 - iv. Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.
4. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.
5. Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.

Los estudios técnicos de los puntos 1, 2 y 3 deben ser realizados según las reglas unívocas de la ciencia y la técnica de las disciplinas de ingeniería de transporte y estadística. También a los estudios técnicos que hayan sido aceptados por Aresep de previo a la entrada en vigencia de esta modificación o estén en ejecución en ese momento, siempre que cumplan con la antigüedad máxima de 3 años desde la aceptación formal.

La aplicación del mecanismo de estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal que se muestra en la sección 4.13.2.b se aplicará únicamente en los casos en que no se disponga de datos de movilización de pasajeros de alguna de las fuentes de información señaladas en los puntos 1 al 4.

En los casos que se cuente con los estados financieros o los registros de contabilidad regulatoria de la empresa según las resoluciones que al respecto emita la Aresep, se podrá hacer una revisión de la racionalidad de la información de volumen de pasajeros según los mecanismos señalados en esta sección, con respecto a los ingresos de la actividad regulada, que estén consignados en los estados financieros o los registros de contabilidad regulatoria.

Para las rutas a las que se les haya realizado una fijación tarifaria ordinaria en la cual se haya utilizado el dato de volumen de pasajeros según el mecanismo señalado en el punto 5, la Aresep deberá realizar un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados según el punto 1 o solicitarlo al Consejo de Transporte Público (CTP), o en caso que se cuente con alguna de las fuentes de información (SCP, SIR) según los puntos 1 y 2, para que en un plazo máximo de un año contado a partir del día en que ha sido publicada la fijación tarifaria ordinaria en el Diario

Oficial La Gaceta, se inicie con el trámite de una nueva fijación tarifaria para esas rutas, en la que se utilice el dato obtenido del estudio técnico realizado.

b. Criterios de decisión para la determinación del volumen mensual de pasajeros

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

- i. En caso que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del último año (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario), para lo cual se calculará la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad total de carreras reportadas durante esos 12 meses.

En caso que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR y el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportadas por el prestador en la fuente de información que corresponda (SCP, SIR).

En caso contrario, se tomará la mayor cantidad de pasajeros por carrera entre el valor medio del intervalo de confianza y la cantidad procedente de la fuente de información (SCP, SIR), mientras que para las carreras se toma igualmente el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportadas de la fuente de información (SCP, SIR).

- ii. En caso que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio.

Validación de campo de la información del SCP

En caso que el prestador realice el envío de los registros procesados del SCP durante al menos el último año, según las características establecidas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros y en las resoluciones

correspondientes, el cálculo del volumen mensual de pasajeros procederá de la siguiente manera:

1. Se requieren los datos: cantidad mensual de carreras y la cantidad de pasajeros por carrera para cada ramal que forma parte de la ruta.
2. Para el dato de la cantidad mensual de carreras se tomará el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales reportadas el último año mediante el SCP y la cantidad de carreras mensuales autorizadas según el esquema operativo autorizado por el CTP.
3. Para el dato de la cantidad de pasajeros por carrera, se realizará la validación de la información mediante un estudio de “ascenso y descenso” sobre un grupo seleccionado de viajes con representación de bloques de días (entre semana y fin de semana), horarios (pico, valle, no pico) y sentidos (1-2, 2-1). Si la cantidad media de pasajeros por carrera del trabajo de campo se encuentra en el rango $\pm 10\%$ del dato medio de pasajeros por carrera del SCP para esos viajes específicos, se asume que la diferencia no es significativa y se acepta como real la cantidad de pasajeros por carrera del mes del estudio según los datos del SCP.
4. Se calcula el volumen mensual de pasajeros para el mes del estudio mediante la multiplicación de la cantidad mensual de carreras (2) y la cantidad de pasajeros por carrera (3). Luego se ajusta por los factores de estacionalidad, de manera que se obtenga el volumen mensual de pasajeros de cada ramal.

En caso que la información del SCP, no haya sido validada positivamente, se procederá a realizar la validación de campo de la información presentada mediante el SIR, la cual podrá considerar las muestras tomadas en la validación de la información del SCP. Esta validación también aplica cuando el prestador haya presentado la información del SCP que no cumpla con las características d) y e) señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros.

Validación de campo de la información del SIR, o registros del SCP que no cumplan con las características d) y e) de la sección 4.11.2

En caso que solamente se cuente con las estadísticas mensuales reportadas por el prestador al SIR o con la información del SCP que no cumple con las características d) y e) de la sección 4.11.2 (en caso de existir se considera como primera opción para la validación), correspondientes al último año cerrado al mes tras anterior del momento en que se realizará la verificación, se procederá con la validación de esta información, la cual debe incluir al menos los siguientes datos: ramal, bus, día, cantidad de pasajeros totales (reales), cantidad de pasajeros adultos mayores y carreras. De esta información se extraen los datos de los pasajeros que pagan. El cálculo del volumen mensual de pasajeros procederá de la siguiente manera:

1. Se requieren los datos: cantidad mensual de carreras y cantidad de pasajeros por carrera para cada ramal que forma parte de la ruta.
 2. Para el dato de la cantidad mensual de carreras se tomará el dato mayor entre la cantidad de carreras reportadas en las estadísticas del SIR o registros del SCP y la cantidad de carreras autorizadas según el esquema operativo autorizado por el CTP.
 3. Para el dato de la cantidad de pasajeros por carrera, se realizará la validación con un tamaño de muestra calculado estadísticamente y que considere los estratos de bloques de días (entre semana y fin de semana), horarios (pico, no pico, valle) y sentidos (1-2, 2-1). Con los resultados obtenidos se aplica para cada bloque de días la prueba de hipótesis de igualdad para una media con un nivel de confianza del 95%. En caso de que se no rechace la hipótesis nula de esta prueba, se asume la cantidad de pasajeros por carrera proveniente de las estadísticas (SIR) o registros (SCP) reportados para este cálculo, mientras que si se rechaza se tomará la cantidad de pasajeros por carrera mayor entre el valor medido en el trabajo de campo (ajustado por estacionalidad) y el valor medio procedente de las estadísticas mensuales (SIR) o registros reportados (SCP).
 4. Se calcula el volumen mensual de pasajeros mediante la multiplicación de la cantidad mensual de carreras (2) y la cantidad de pasajeros por carrera (3) para cada bloque de días.
- iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SIR o SCP según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico aceptado por la Aresep.
 - iv. En caso que solamente exista el estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) de los últimos tres años, se seleccionará este dato como el volumen mensual de pasajeros.

Sustitúyase en el apartado 4.13.2.a.8 Volumen mensual de pasajeros para cada ruta (r) y/o ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario, para que se lea de la siguiente manera:

7. Volumen mensual de pasajeros para cada ruta (r) y/o ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario: si no se cuenta con el dato del volumen mensual de pasajeros según lo establecido en la sección 4.7 Volumen mensual de pasajeros, se procede con el cálculo del “volumen mensual de pasajeros aproximado” que considera el esquema operativo (aprobado en el acuerdo de flota y frecuencia de horarios por el CTP) y la cantidad de pasajeros por carrera que corresponde a la categoría a la cual pertenece el ramal respectivo. El procedimiento para obtener este dato se detalla en el siguiente punto b. Procedimiento para

determinar el volumen de pasajeros mensuales aproximados según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado.

Sustitúyase en el apartado 4.13.2.b Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros implícitos en el esquema operativo autorizado de la ruta, para que se lea de la siguiente manera:

b. Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado

El procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado (sea éste en una solicitud por parte de un prestador del servicio, en una revisión tarifaria de oficio o en una solicitud de un tercero) se basa en determinar una cantidad de pasajeros mensuales a partir del esquema operativo autorizado para cada ruta "r" y/o ramal "l" del conjunto de rutas y de las categorías de los ramales que componen la ruta. A continuación, se detallan los pasos que contempla dicho procedimiento:

- i. Para la estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado se requieren los datos: cantidad mensual de carreras y cantidad de pasajeros por carrera de cada ramal.
- ii. Para el dato de la cantidad mensual de carreras se tomará el dato de las carreras autorizadas según el esquema operativo autorizado por el CTP.
- iii. Para la cantidad de pasajeros por carrera se toma el valor correspondiente a la categoría del ramal según el análisis de categorización de rutas que la Intendencia de Transporte actualizará anualmente con la información del año calendario anterior completo a partir de las estadísticas reportadas por los prestadores en el Sistema Información Regulatoria (SIR) u otro sistema en el que se disponga mayor cantidad de información.

La Intendencia de Transporte debe clasificar cada ramal en las categorías señaladas en el Cuadro 43, según las variables de localización, extensión y tipo de tarifa del ramal para los que se cuente con esta información completa.

Se obtiene la cantidad media de pasajeros por carrera del año calendario anterior de cada ramal, mediante la división entre la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad total de carreras reportadas por cada uno.

Luego se agrupan por categoría y se ordenan de menor a mayor las distintas cantidades de pasajeros por carrera de los ramales de cada categoría y se selecciona la cantidad de pasajeros por carrera que corresponda al Percentil 75.

Para la categorización de los ramales se utilizan las siguientes variables: 1) Localización (Área Metropolitana San José, Interciudad San José, Locales Gran Área Metropolitana, Resto de ramales), 2) Extensión del ramal (Urbano, Interurbano corto, Interurbano medio, Interurbano largo) y 3) Tipo de tarifa (Única, Fraccionada).

La Intendencia de Transporte deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación de los valores indicados, de manera que

sea auditable y permita la trazabilidad de los mismos. El expediente deberá incluir, como mínimo, las hojas de cálculo, la información base y el informe técnico que sustenta los resultados obtenidos. Estos resultados deben someterse al trámite de consulta pública establecido en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública como máximo el último día hábil de marzo de cada año. Una vez realizada la consulta pública, los resultados finales serán establecidos en una resolución, que deberá ser publicada en el diario oficial La Gaceta.

En caso que para una categoría de ruta / ramal no haya información para un año determinado se tomará el dato de cantidad de pasajeros por carrera que fue publicado en el Diario Oficial La Gaceta el año anterior.

- iv. El ramal para el cual se realizará la estimación del volumen mensual de pasajeros se clasifica en alguna de las categorías del Cuadro 43, según las variables de localización, extensión y tipo de tarifa. Se le asigna al ramal la cantidad de pasajeros por carrera correspondiente al Percentil 75 de la categoría respectiva.

Cuadro 41. Variable Localización del ramal

Código	Localización	Descripción
AMSJ	Área Metropolitana de San José	Ramales contenidos dentro de los sectores del Área Metropolitana de San José definidos en el Decreto Ejecutivo 28337-MOPT.
ICSJ	Interciudad de San José	Ramales que tienen solo uno de sus extremos (origen o fin) en el Área Metropolitana de San José.
GLOC	Local Gran Área Metropolitana	Ramales contenidos en el Gran Área Metropolitana (sin incluir el AMSJ).
RLOC	Local Resto	Todos los demás ramales.

Cuadro 42. Variable Factor extensión de la ruta

Código	Extensión de la ruta	Extensión del recorrido del viaje
U	Urbana	De 0 a 25 km
IC	Interurbana Corta	Más 25 km y hasta 50 km
IM	Interurbana Media	Más 50 km y hasta 100 km
IL	Interurbana Larga	Más de 100 km

Cuadro 43. Categorías de ramales

Categoría	Localización	Extensión	Tarifa	Cantidad de pasajeros por carrera (P/C)
Categoría 1	AMSJ	Cualquiera	Única	P/C ₁
Categoría 2	AMSJ	Cualquiera	Fraccionada	P/C ₂
Categoría 3	ICSJ	U	Cualquiera	P/C ₃
Categoría 4	ICSJ	IC-IM-IL	Única	P/C ₄
Categoría 5	ICSJ	IC-IM-IL	Fraccionada	P/C ₅
Categoría 6	GLOC	U	Única	P/C ₆
Categoría 7	GLOC	U	Fraccionada	P/C ₇
Categoría 8	GLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	P/C ₈
Categoría 9	RLOC	U	Cualquiera	P/C ₉
Categoría 10	RLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	P/C ₁₀

- v. Se calcula el volumen mensual de pasajeros aproximado del ramal mediante la multiplicación de la cantidad mensual de carreras (ii) y la cantidad de pasajeros por carrera (iv) de la categoría respectiva. En caso de que se trate de una ruta con varios ramales, se hace la sumatoria del volumen mensual de pasajeros de cada uno para obtener el total del volumen mensual que corresponde a la ruta.

Fraccionamientos

Modifíquese en el apartado 4.8.1 Cálculo de tarifa para una ruta sin ramales y sin fraccionamientos, el primer párrafo para que se lea de la siguiente manera:

En el caso de una ruta sin ramales y sin fraccionamientos, el establecimiento de una tarifa consiste en determinar un único valor de pago para la ruta, independientemente de la longitud (km) de la misma. La tarifa por pasajero corresponde al costo medio de viaje en el servicio, que en este caso representa un único valor. El costo medio de viaje o tarifa media para la ruta puede realizarse a partir de dos procedimientos:

Modifíquese en el apartado 4.8.2.c Cálculo de índice de pasajeros para un conjunto de rutas o ramales, la fórmula y definición de la ecuación 74 por la siguiente fórmula y definición:

$$TA' = TV' * (1 + A')$$

Donde:

TA' = Tarifa ajustada por pasajero para el conjunto de rutas y/o ramales.

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

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

Modifíquese en el apartado 4.8.2.c Cálculo de índice de pasajeros para un conjunto de rutas o ramales, para incluir al final del apartado lo siguiente:

Para el caso de una ruta y/o ramal o conjunto de rutas y/o ramales con fraccionamientos tarifarios, en ausencia de la información de volumen de pasajeros movilizados necesaria para calcular las tarifas de los fraccionamientos según lo señalado en la sección 4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta, se procederá a ajustar las tarifas vigentes a partir del porcentaje de la ecuación 78. En este caso, para obtener la tarifa vigente TV' se considerará como la tarifa vigente del ramal TV_{rl} , la media aritmética entre las tarifas vigentes pertenecientes al ramal "l".

Para el caso de una ruta o conjunto de rutas con al menos un ramal nuevo (sin tarifa vigente), se deberán calcular las tarifas de todos los ramales como sigue:

$$T_{rl} = CT_r * \frac{D_{rl} * CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L (D_{rl} * CM_{rl})} * \frac{1}{P_{rl}}$$

Donde:

T_{rl} = Tarifa por pasajero del ramal "l" de la ruta "r".

CT_r = Costo total del conjunto de rutas y/o ramales.

D_{rl} = Distancia de la carrera del ramal "l" de la ruta "r".

CM_{rl} = Cantidad de carreras mensuales del ramal "l" de la ruta "r".

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

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

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

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

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

Mediante dicho método, se podrán recalculan también las tarifas de los ramales en caso de rutas que hayan sido fusionadas.

Sustitúyase en apartado 4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta, se sustituye por el siguiente texto:

4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta

El procedimiento para el cálculo de tarifas por fraccionamiento de una ruta depende del nivel de desagregación de la información de volumen de pasajeros con el que se cuente. En caso que el nivel más bajo del volumen mensual de pasajeros sea por ramal o ruta, se calculará un porcentaje de variación en la tarifa que aplicará a todo el pliego tarifario vigente de la respectiva ruta, mientras que si se cuenta con el volumen mensual de pasajeros de cada uno de los fraccionamientos se muestra el procedimiento para calcular la matriz tarifaria de cada uno de los ramales de la ruta respectiva.

Para el caso de una ruta y/o ramal o conjunto de rutas y/o ramales con fraccionamientos tarifarios, en ausencia de la información de volumen de pasajeros movilizados de cada uno de los fraccionamientos, se procederá a ajustar las tarifas vigentes a partir del porcentaje de la ecuación 78. En este caso, para obtener la tarifa vigente TV_r se considerará como la tarifa vigente del ramal TV_{rl} , la media aritmética entre las tarifas vigentes pertenecientes al ramal "l".

El procedimiento para el cálculo de la tarifa de cada fraccionamiento "l", de cada ramal "l", de cada ruta "r", en los casos donde se cuente con la información del volumen de pasajeros movilizados en cada fraccionamiento, inicia con el cálculo de los costos totales de cada ramal de la siguiente manera:

$$CT_{rl} = CT_r * \frac{D_{rl} * CM_{rl}}{\sum_{r=1}^R \sum_{l=1}^L (D_{rl} * CM_{rl})}$$

Donde:

- CT_{rl} = Costo total del ramal "l" de la ruta "r".
- CT_r = Costo total del conjunto de rutas y/o ramales.
- D_{rl} = Distancia de la carrera del ramal "l" de la ruta "r".
- CM_{rl} = Cantidad de carreras mensuales del ramal "l" de la ruta "r".
- r = Ruta de transporte remunerado de personas.
- R = Total de rutas de transporte remunerado de personas del conjunto.
- l = Ramal de la ruta "r" de transporte remunerado de personas.
- L = Total de ramales de la ruta "r" de transporte remunerado de personas del conjunto.

Una vez que se calcula el costo total mensual por ramal "l" de la ruta "r", se calcula la tarifa por cada fraccionamiento de la siguiente manera:

$$T_{rlf} = CT_{rl} * \frac{D_{rlf} * P_{rlf}}{\sum_{f=1}^F (D_{rlf} * P_{rlf})} * \frac{1}{P_{rlf}}$$

Donde:

- T_{rff} = Tarifa por pasajero del fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
 CT_{rl} = Costo total mensual del ramal "l" de la ruta "r".
 D_{rff} = Distancia del fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
 P_{rff} = Volumen mensual de pasajeros en el fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r".
 l = Ramal de la ruta "r" de transporte remunerado de personas.
 L = Total de ramales de la ruta "r" de transporte remunerado de personas del conjunto.
 F = Fraccionamiento tarifario del ramal "l" de la ruta "r" de transporte remunerado de personas.
 $F=$ Total de fraccionamientos tarifarios del ramal "l" de la ruta "r" de transporte remunerado de personas.

La tarifa por pasajero del fraccionamiento "f" del ramal "l" de la ruta "r" permite generar una matriz tarifaria, es decir una matriz donde para cada origen y destino de fraccionamiento se calcula una tarifa. En el caso de los viajes entre dos segmentos de fraccionamientos tarifarios distintos se deben sumar las tarifas de los segmentos entre el origen y el destino del viaje (incluyendo ambos) según el recorrido del ramal y aplica indistintamente para el sentido del viaje (1-2 o 2-1). Esa tarifa compuesta para cada viaje se calcula de la siguiente manera:

$$T_{ab} = T_a + T_{a+1} + \dots + T_{b-1} + T_b$$

Donde:

- T_{ab} = Tarifa por pasajero del viaje entre los fraccionamientos "a" y "b"
 T_a = Tarifa por pasajero del viaje en el fraccionamiento "a"
 T_b = Tarifa por pasajero del viaje en el fraccionamiento "b"

De esta manera se puede construir para cada ramal "l" de la ruta "r" una matriz tarifaria a partir de los fraccionamientos " f_{rlx} " para todo "x" entre 1 y n (según la cantidad de fraccionamientos de cada ramal) y las tarifas de cada fraccionamiento de la siguiente manera:

Cuadro 1: Matriz Origen-Destino para fraccionamientos "f" de la ruta "r" con ramal "l"

		Destino			
		f_{rl1}	f_{rl2}	f_{rlx}	f_{rln}
Origen	f_{rl1}	T_{11}	T_{12}	T_{1x}	T_{1n}
	f_{rl2}	T_{21}	T_{22}	T_{2x}	T_{2n}
	f_{rlx}	T_{x1}	T_{x2}	T_{xx}	T_{xn}
	f_{rln}	T_{n1}	T_{n2}	T_{nx}	T_{nn}

En cuanto al establecimiento de un fraccionamiento tarifario nuevo, esta será efectiva a partir de la determinación de su tarifa, la cual se obtendrá si se cuenta con la información del volumen de pasajeros movilizados por fraccionamiento de acuerdo con lo señalado en la sección 4.8.3.

Modifíquese en el apartado 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, las características b) y c) de la siguiente manera:

b) La cantidad de ascensos y descensos de pasajeros regulares en cada una de las paradas del autobús. En caso que la Aresep lo determine para rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje. Se debe indicar la tarifa regular para este tipo de pasajeros.

c) La cantidad de ascensos de pasajeros adultos mayores en cada una de las paradas del autobús. En caso que la Aresep lo determine para rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje. Se debe indicar la tarifa y el porcentaje de descuento correspondiente para este tipo de pasajeros.

VOTO NEGATIVO DE LA DIRECTORA SONIA MUÑOZ TUK

“Vota en contra este apartado por cuanto el oficio 305-CDR-2017 y 18-FTMB-2017 se le entregó hasta este momento, razón por la cual no tuvo el tiempo suficiente para estudiarlo exhaustivamente”.

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

Sustitúyase la Sección 4.6.1.b Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 de la metodología vigente, por el siguiente texto:

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

La tasa de rentabilidad (tr^y) se obtendrá utilizando la metodología del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC, por su nombre en inglés Weighted Average Cost of Capital). Este dato se calcula una vez al año para todo el sector utilizando la siguiente ecuación:

$$tr^y = \frac{D}{A} * r_d + \frac{E}{A} * r_e$$

Donde:

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

$\frac{D}{A}$ =Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda.

r_d =Costo del financiamiento (tasa de interés bancaria activa de bancos estatales para préstamos en moneda nacional para “Servicios”).

$\frac{E}{A}$ =Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios.

r_e =Costo de los recursos propios.

La definición de cada una de estas variables y la forma cómo se realiza el cálculo se describe seguidamente, para lo cual se considerarán los operadores del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús incluidos en el listado de título habilitante empleado en la fijación extraordinaria inmediata anterior al inicio del período fiscal correspondiente a los

estados financieros y que hayan presentado los estados financieros a la Aresep, para el último período fiscal correspondiente, a más tardar el quince de diciembre, según lo acordado en la resolución 131-RIT-2015 o el plazo que se determine mediante resolución, o cualquier otro acto administrativo. Los datos que se utilizarán para los cálculos de las variables serán los que provengan de la contabilidad regulatoria o en su defecto, de la información de los estados financieros.

a. Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda **(D/A)**

Para cada empresa, se dividirá el monto correspondiente a la cuenta contable Total de Deuda entre la suma de la cuenta contable Total de Deuda y cuenta contable Total de Capital (Patrimonio). La cuenta contable Total de Deuda debe incluir los rubros del Pasivo que correspondan a obligaciones financieras con costo financiero del servicio regulado (Deuda de Largo Plazo). Luego, se obtiene el promedio ponderado de los resultados individuales que se obtuvieron de cada empresa, ponderando según el tamaño de la flota autorizada por el CTP según el listado más reciente con el que cuente la IT.

Para el cálculo de este porcentaje, se considerarán sólo aquellos operadores incluidos en el listado de título habilitante empleado en la fijación extraordinaria inmediata anterior al inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros que tengan flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al 30 de setiembre (inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros), que hayan presentado los estados financieros correspondientes al último período fiscal y cuya cuenta de patrimonio sea positiva.

b. Costo del financiamiento (r_d)

El costo del financiamiento (r_d) se obtiene utilizando la información de la tasa de interés bancaria activa de bancos estatales para préstamos en moneda nacional para "Servicios". Se calcula como la media aritmética simple del valor diario de esta tasa, publicada por el BCCR y se utiliza la serie de datos del período fiscal correspondiente a los estados financieros empleados.

c. Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios **(E/A)**

Para cada empresa, se dividirá el monto correspondiente a la cuenta contable Total de Capital (Patrimonio) entre la suma de la cuenta contable Total de Deuda y cuenta contable Total de Capital (Patrimonio). La cuenta contable Total de Deuda debe incluir los rubros del Pasivo que correspondan a obligaciones financieras con costo financiero del servicio regulado (Deuda de Largo Plazo). Luego, se obtiene el promedio ponderado de los resultados individuales que se obtuvieron de cada empresa, ponderando según el tamaño de la flota autorizada por el CTP según el listado más reciente con el que cuente la IT.

Para el cálculo de este porcentaje, se considerarán sólo aquellos operadores incluidos en el listado de título habilitante empleado en la fijación extraordinaria inmediata anterior al inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros, que tengan flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al 30 de setiembre (inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros) que hayan presentado los estados financieros correspondientes al último período fiscal y cuya cuenta de patrimonio sea positiva.

d. Costo de los recursos propios (r_e)

El costo de los recursos propios (r_e) se obtendrá utilizando la metodología Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM, por su nombre en inglés Capital Asset Pricing Model). Este dato se calcula utilizando la siguiente ecuación, ajustándolo según la Paridad de Tasas de Interés al considerar rendimientos en dólares:

$$r_e = r_f + \beta_{rea} * MRP$$

Donde:

- r_e =Costo de los recursos propios.
 r_f =Tasa libre de riesgo (Curva de Rendimiento Soberana a 7 años).
 β_{rea} =Coeficiente de riesgo sistémico de la industria ($\beta=1$).
 MRP =Coeficiente de prima de riesgo de mercado (Total Equity Risk Premium, Damodaran).

La definición de cada una de estas variables y la forma cómo se realiza el cálculo se describe seguidamente:

i. Tasa libre de riesgo (r_f)

La tasa libre de riesgo se calcula utilizando la Curva de Rendimiento Soberana estimada por el BCCR. Se obtiene la media aritmética simple de los valores semanales a 7 años, utilizando la serie de datos del período fiscal correspondiente a los estados financieros empleados. Estos datos se pueden obtener de la página web del BCCR.

ii. Coeficiente de riesgo sistémico de la industria (β_{rea})

Es el coeficiente que refleja el riesgo sistémico de la industria o Beta, usualmente se obtiene a través de un análisis de regresión partiendo de datos históricos de la relación entre los retornos de una empresa y los retornos del mercado. Mide la volatilidad de los rendimientos de los activos financieros de un sector específico cotizados en bolsa, en comparación con el resto del mercado, de manera que valores altos de Beta implican mayor volatilidad del sector, mientras que un Beta igual a 1,0 implica que el rendimiento del sector posee el mismo riesgo que el conjunto del mercado.

iii. Coeficiente de prima de riesgo de mercado (MRP)

El coeficiente de prima por riesgo de mercado (MRP) o rendimiento esperado del mercado, se define como la diferencia entre el rendimiento esperado sobre un portafolio de mercado totalmente diversificado y la tasa libre de riesgo. Dado que la gran mayoría de las empresas de Costa Rica no están inscritas en bolsa y la misma se encuentra poco desarrollada, para determinar los rendimientos de mercado se utiliza una aproximación obtenida de la publicación que realiza el sitio web del profesor Aswath Damodaran denominada "Country Default Spreads and Risk Premiums". Se debe utilizar el dato para Estados Unidos correspondiente al "Total Equity Risk Premium" (TERP), correspondiente a la última actualización disponible al momento del cálculo. En caso de que esta información no esté disponible, se podrán utilizar otras fuentes de información como Bloomberg u otras de uso conocido en los mercados financieros.

En caso de no contar con las variables derivadas de la contabilidad regulatoria, si la información aportada en los estados financieros no permite conocer cuáles son las obligaciones financieras con costo financiero ligadas al servicio público regulado, se considerará la cuenta de Pasivo a Largo Plazo o Pasivo No Corriente como una aproximación a la cuenta "Total de Deuda".

La actualización de la tasa de rentabilidad (tr^Y) se realizará una vez al año utilizando los datos, series y fuentes de información correspondientes. La Aresep deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación de los valores indicados, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad de los mismos. El expediente deberá incluir como mínimo las hojas de cálculo, la información base y el informe técnico que sustenta los resultados obtenidos. Estos resultados deben someterse previamente al trámite de consulta pública establecido en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, los resultados finales serán establecidos en una resolución que deberá ser publicada en el diario oficial La Gaceta como máximo el último día hábil de abril de cada año y regirá el día hábil posterior a su publicación.

Una vez entrada en vigencia esta modificación metodológica, la Aresep tendrá un plazo de un mes para someter a consulta pública el primer cálculo de la tasa de rentabilidad. En caso de que la entrada en vigencia de esta modificación metodológica se dé anterior a la finalización del plazo para la entrega de estados financieros por parte de los operadores, el cálculo se realizará con base en la información de los estados financieros correspondientes al período fiscal anterior al recién concluido, el listado de título habilitante de la última fijación extraordinaria y la última base de flota autorizada remitida por el CTP a la Aresep. Entre tanto comienza a regir el primer cálculo, se aplicará las reglas vigentes con anterioridad a esta reforma.

VOTO NEGATIVO DEL DIRECTOR PABLO SAUMA FIATT

"Vota en contra por cuanto le parece que la decisión de utilizar un beta igual a 1 no tiene justificación; y más bien, la evidencia empírica que recolectó la Fuerza de Tarea muestra que 1 es un valor alto, por lo tanto, no se justifica utilizarlo."

VOTA NEGATIVO DE LA DIRECTORA ADRIANA GARRIDO QUESADA

"Señala que le parece inaceptable que no se haya podido indagar sobre otros sistemas, como el de Corea del Sur, de los cuales se tienen betas de algunas empresas de transporte público modalidad autobús. La Fuerza de Tarea no ha encontrado datos de cómo es el sistema de concesión en Corea de Sur. Se debería conocer ese sistema, si resulta que los operadores compran los buses, es lógico que aumente el riesgo de inversión con respecto de los casos para los cuales ya averiguaron que el gobierno provee las unidades. Agrega que, en este tema de aclarar sobre el beta, ha sido ineficaz la investigación."

Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

Sustitúyase el primer párrafo de la Sección 4.9.1. Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1, por el siguiente texto:

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTA_{br}). Dichos tipos de vehículo se describen en el siguiente cuadro.

Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

Modifíquese los puntos a) y b) del paso II, de la Sección 4.9.2. Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2, para que se lea de la siguiente manera:

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

(...)

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

1.3. Se seguirán los siguientes pasos:

- a. La IT solicita al CTP el listado oficial y actualizado de la flota autorizada de autobuses, que incluya: número de placa, número de acuerdo y fecha en que se autorizó su uso en el servicio de transporte público, tipo de autobús según la clasificación de autobuses que utilice el CTP, tipo de ruta en la que está autorizado a operar y la empresa que la opera; dicho listado se solicitará con corte al 30 de agosto de cada año.
- b. La IT solicita a la Dirección de Valoraciones Administrativas y Tributarias (DVAT) de la Dirección General de Tributación (DGT) del Ministerio de Hacienda (MH), el listado completo de todas las unidades de autobús que se indican y que estén registradas en sus Sistemas de Información Tributaria, o cualquier otro sistema que lo sustituya, donde se incluya: número de placa, año de fabricación, clase tributaria, número de VIN según Registro Nacional, marca y valor fiscal para efectos del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Automotores, Aeronaves y Embarcaciones (valores en colones). La solicitud al MH debe de hacerla la IT como máximo al 20 de setiembre de cada año.

Coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos y accesorios

Modifíquese la ecuación 17 de la Sección 4.4.2.c Costos por los salarios de los mecánicos, de la siguiente manera:

$$CKM_r = (EPF_r + 0,5) * 12 * RPM_r$$

- II. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que en coordinación con la Fuerza de Tarea Metodología de Buses; una vez concluido el procedimiento de audiencia pública, proceda con el análisis de las posiciones y la elaboración de la Propuesta final de la modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y proceda a remitirla a la Junta Directiva.

Comuníquese al Regulador General.

A las once horas y cincuenta y ocho horas se retiran del salón de sesiones, las señoras (es): Edward Araya Rodríguez, Román Navarro Fallas, Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Juan Carlos Pereira Rivera, Adriana Martínez Palma, Paolo Varela Brenes y Eddy Víquez Murillo.

ARTÍCULO 6. Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. Expediente ET-017-2017.

La señora Carol Solano Durán, directora general de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, y el señor Daniel Fernández Sánchez, funcionario de dicha Dirección General, participan en la exposición del tema objeto de este artículo.

De conformidad con lo dispuesto en la sesión 57-2017, celebrada el 20 de octubre de 2017, la Junta Directiva continúa con el análisis del oficio 779-DGAJR-2017 del 8 de setiembre de 2017, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio en torno al recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. Expediente ET-017-2017.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** y la señora **Carol Solano Durán** explican los antecedentes, el análisis por la forma y fondo del caso, así como las conclusiones y recomendaciones del caso.

Seguidamente se suscita un intercambio de impresiones entre los señores miembros de la Junta Directiva, luego del cual se realizan distintas observaciones en torno a la resolución propuesta, cuyo “por tanto” diría:

- Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A.
- Agotar la vía administrativa.
- Notificar a las partes, la presente resolución.

- Instruir a la Intendencia de Transporte, para que, en el plazo máximo de un mes, inicie el procedimiento de fijación tarifaria de oficio, para la ruta 671.
- Trasladar al Regulador General, la solicitud de apertura de un procedimiento administrativo contra el Intendente de Transporte y el funcionario que firmó el informe, que dio sustento a la resolución recurrida.
- Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte y al Regulador General para en lo que a cada uno corresponda.

Analizado el recurso, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria de conformidad con el oficio 779-DGAJR-2017, así como en los comentarios y sugerencias formulados en esta oportunidad por los miembros de la Junta Directiva, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

RESULTANDO:

- I. Que el 28 de marzo de 2017, la Asociación de Desarrollo Integral de Santa Elena de Pittier, Coto Brus, Puntarenas; la Asociación de Desarrollo Integral de Sansi de Pittier de Coto Brus, Puntarenas; la Asociación de Desarrollo Integral de Las Brisas de Gutiérrez Braun de Coto Brus, Puntarenas; la Asociación de Desarrollo Específica Mujeres Productoras de la Administración de San Vito de Coto Brus; la Asociación de Desarrollo Específica para el Mantenimiento del Cementerio Comunal de la Colonia Gutiérrez Brown de Coto Brus Puntarenas; la Asociación de Damas Empresarias de la Libertad; la Asociación de Desarrollo Específica Promoción del Deporte, la Recreación y la Juventud de Fila de San Rafael de San Vito de Coto Brus, Puntarenas; la Asociación de Desarrollo Integral de Kamakiri de Pittier de Coto Brus, Puntarenas, la Asociación de Desarrollo Integral de la Libertad de San Vito de Coto Brus, Puntarenas; la Asociación de Desarrollo Integral Fila Tigre de Pittier de Coto Brus, Puntarenas; la Asociación de Desarrollo Integral Fila Naranja de Pittier de Coto Brus; la Asociación de Desarrollo Integral de la Administración de Gutiérrez Brown de San Vito de Coto Brus, Puntarenas; la Asociación de Desarrollo Específica para la Atención del Adulto Mayor de Fila Guinea de Gutiérrez Braun de Coto Brus, Puntarenas, y la Asociación de Desarrollo Integral de Fila San Rafael de Gutiérrez Braun de Coto Brus; solicitaron un ajuste en las tarifas de la ruta N° 671 (folios 1 al 111).
- II. Que el 10 de abril de 2017, la Intendencia de Transporte (IT), mediante la resolución RIT-023-2017, publicada en el Alcance Digital N° 84, a La Gaceta N° 74 del 20 de abril de 2017, realizó el ajuste extraordinario de oficio, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, fijando, entre otras, las tarifas para la ruta N° 671 (folios 2910 al 3030 y 3227 al 3332 del ET-005-2017).
- III. Que el 21 de abril de 2017, la IT, mediante el auto 579-IT-2017, le otorgó la admisibilidad formal, a la solicitud tarifaria supracitada (folios 150 al 155).
- IV. Que el 2 de mayo de 2017, la IT, mediante el memorando 628-IT-2017, solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), la convocatoria a la audiencia pública (folio 200).

- V.** Que el 15 y 19 de mayo de 2017, se publicó la convocatoria a la audiencia pública, en el Alcance Digital N° 103, a La Gaceta N° 90 (folio 195), y en los diarios de circulación nacional: La Teja y Diario Extra (folios 198 y 199).
- VI.** Que el 19 y 20 de junio de 2017, se realizó la audiencia pública, según consta en el acta N° 37-2017 (folios 290 al 308 y 336 al 380).
- VII.** Que el 26 de junio de 2017, la DGAU, mediante el oficio 1988-DGAU-2017, emitió el informe de oposiciones y coadyuvancias (folios 398 al 404).
- VIII.** Que el 20 de julio de 2017, la IT, mediante la resolución RIT-044-2017, publicada en el Alcance Digital N° 181, a La Gaceta N° 141 del 26 de julio de 2017, resolvió, entre otras cosas, fijar las tarifas para la ruta N° 671 (folios 536 al 678).
- IX.** Que el 27 de julio de 2017, Autotransportes Hermanos Navarro S.A., interpuso recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017 (folios 416 al 482).
- X.** Que el 1 de agosto de 2017, mediante el oficio 1213-IT-2017, la IT, emitió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP (folios 679 al 684).
- XI.** Que el 3 de agosto de 2017, mediante el memorando 593-SJD-2017, la Secretaría de Junta Directiva (SJD) trasladó a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR), el recurso de apelación y la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017 (folio 685).
- XII.** Que el 11 de agosto 2017, Autotransportes Hermanos Navarro S.A., amplió el recurso de apelación. Asimismo, interpuso queja contra el Intendente de Transporte y el funcionario que emitió el informe final que sirvió de base para la resolución RIT-044-2017 (folios 686 al 691).
- XIII.** Que el 17 de agosto de 2017, mediante el memorando 633-SJD-2017, la SJD trasladó a la DGAJR, la ampliación del recurso de apelación, interpuesta por Autotransportes Hermanos Navarro S.A., contra la resolución RIT-044-2017 (folio 697).
- XIV.** Que el 22 de agosto de 2017, Autotransportes Hermanos Navarro S.A., se refirió al oficio 1213-IT-2017, emitido por la IT, referido al informe que ordena el artículo 349 de la LGAP (folios 693 y 694).
- XV.** Que el 29 de agosto de 2017, mediante el memorando 657-SJD-2017, la SJD trasladó a la DGAJR, el escrito presentado por Autotransportes Hermanos Navarro S.A., en el cual se refirió al oficio 1213-IT-2017 (folio 711).
- XVI.** Que el 31 de agosto de 2017, la Aresep fue notificada de la resolución del 9 de agosto de 2017, dictada por el Tribunal Contencioso Administrativo, respecto de la medida cautelar ante causam, interpuesta por Autotransportes Hermanos Navarro S.A., para suspender los efectos de la resolución RIT-044-2017 (folios 712 al 907).

- XVII. Que el 8 de setiembre de 2017, mediante el oficio 779-DGAJR-2017, la DGAJR, emitió criterio jurídico sobre el recurso de apelación y la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A.
- XVIII. Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 779-DGAJR-2017 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]”

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

1. Naturaleza

El recurso interpuesto contra la resolución RIT-044-2017, es el ordinario de apelación, al cual le resulta aplicable lo dispuesto en los artículos del 342 al 352 de la LGAP.

En relación con la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, es importante indicar, que ésta se rige por los artículos 136.1.d), 146 al 148 de la LGAP y en forma supletoria, a falta de normativa expresa en la Ley antes mencionada, en materia de medidas cautelares, los artículos del 19 al 30 del Código Procesal Contencioso Administrativo (CPCA), de conformidad con el artículo 229 de la LGAP.

Ahora bien, en sede judicial, el propósito de una medida cautelar, es garantizar el objeto del proceso y la efectividad de la sentencia. En otras palabras, procura que el transcurso del tiempo no haga inútil la demanda, tomándose las medidas necesarias para que la petitoria de la acción que se está presentando, pueda en el futuro, ser ejecutada en el eventual caso de que la demanda se declare con lugar. La cuestión aquí entonces es, que se pueda garantizar el posible resultado del proceso, pero sin perjudicar con ello el interés público.

Aún en esa sede, el interesado debe cumplir con requisitos esenciales para acceder a la implementación de la medida cautelar. En ese sentido, tenemos que la condición esencial para que proceda tal solicitud, es la demostración del “daño”, para lo que es necesario establecer, la existencia de una situación de perjuicio, que se pueda considerar “grave”. Ahora bien, si este calificativo es un concepto jurídico indeterminado, da una idea clara de que para que proceda tal solicitud cautelar, se tiene que establecer por parte del interesado, que su esfera jurídica pueda sufrir un deterioro serio y verdadero, que no sería fácilmente reparable. (Véase en ese sentido el artículo 21 del CPCA).

Inclusive, nótese que la procedencia e implementación de una medida cautelar no es ilimitada y que la misma también puede ser rechazada, aunque cumpla con los requisitos señalados, si le impone una “carga indebida” al interés público o a terceras personas, es decir, si por ejemplo, representara un peligro para otras personas, para la gestión sustantiva de una entidad pública determinada, la paralización de la actividad fundamental de la Administración

Pública, o bien, la interrupción o suspensión de un servicio público de primera necesidad, para la colectividad en general.

Entonces, una medida cautelar, estará limitada siempre a principios de proporcionalidad, razonabilidad e instrumentalidad, según lo establece el artículo 22 del CPCA y deberá entonces, ponderarse la relación entre el posible daño que pueda provocar la actuación de la Administración con la ejecución del acto, en relación con el posible daño que pueda producirse al administrado, en caso de no acogerse la medida cautelar que solicita. En esto, consiste precisamente la ponderación de los intereses en juego, de cara a la adopción de la medida cautelar solicitada, lo que la doctrina ha llamado la "bilateralidad del peligro en la demora".

2. Temporalidad

La resolución recurrida, fue notificada a la recurrente el 21 de julio de 2017 (folios 585 y 622) y el recurso de apelación fue planteado el 27 de julio de 2017 (folio 416). Si bien inicialmente, el plazo para interponer el recurso de apelación vencía el 26 de julio de 2017, lo cierto es que al ser el 25 de julio feriado de ley, el plazo venció el 27 de julio de 2017.

Conforme a los artículos 240 inciso 1), 256 inciso 3) y 346 inciso 1) de la LGAP, el recurso de apelación debe interponerse en el plazo de tres días hábiles, contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión; plazo que venció el 27 de julio de 2017.

Del análisis comparativo entre la fecha de notificación del acto y la interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado por ley, se concluye que la impugnación fue interpuesta dentro del plazo de ley.

En cuanto a la ampliación del recurso de apelación (visible a folios 686 al 691), debe indicarse, que fue interpuesta extemporáneamente -el 11 de agosto de 2017-, por cuanto el plazo para interponerse venció el 27 de julio de 2017 como ya se indicó anteriormente.

En lo que respecta a la gestión de suspensión de los efectos del acto, se tiene que la resolución RIT-044-2017 que se pretende suspender, fue notificada al recurrente, el 21 de julio de 2017 y la gestión fue planteada en forma conjunta con el recurso de apelación, el 27 de julio de 2017.

Si bien es cierto, la interposición de la medida cautelar no se encuentra expresamente regulada en la LGAP, también tenemos que por identidad de causa, participa de las mismas características de su homóloga en sede judicial. De ahí, que no existe un plazo específico al que un destinatario de un acto administrativo, expresado mediante una resolución, esté limitado para solicitar la suspensión de los efectos de aquella, pudiendo interponerla en cualquier momento durante el proceso, mientras se configuren los presupuestos para su adopción.

En consecuencia, se concluye que la misma es admisible desde el punto de vista de la temporalidad.

3. Legitimación

Respecto de la legitimación activa, cabe indicar que Autotransportes Hermanos Navarro S.A., es operador de la ruta 671, por lo que está legitimada para actuar -en la forma en lo que ha hecho-, de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la LGAP.

4. Representación

El recurso de apelación y la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, fue interpuesto por el señor Marvin Delgado Rodríguez, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de Autotransportes Hermanos Navarro S.A., representación que se encuentra acreditada dentro del expediente, a folio 436.

De conformidad con el análisis realizado, se concluye, que el recurso de apelación y la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A., resultan admisibles, por haber sido planteados en tiempo y forma.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO DEL RECURSO DE APELACIÓN

A continuación, se presenta el análisis de los argumentos planteados por la recurrente:

1. Sobre el uso de la demanda implícita

La recurrente está en desacuerdo con el uso de la demanda implícita, a la cual denominó “demanda inventada”, ya que la misma significa suponer o inventar que los autobuses viajan en las horas pico a su máxima capacidad en todos los sentidos, entendiéndose como máxima capacidad, lo autorizado, tanto sentado como de pie.

Añade la recurrente, que su representada cuenta con un acuerdo de la Junta Directiva del CTP, donde se aprobó una demanda normalizada para la ruta 671, con base en un estudio de campo, realizado por funcionarios del Área Técnica de dicho Consejo.

Adicionalmente, indicó que su representada cumplió con el requisito establecido en el apartado 4.7.1. de la metodología tarifaria (RJD-035-2016), la cual establece que, para el cálculo de pasajeros movilizados, se utilizará en primera instancia, el acuerdo de pasajeros movilizados de la Junta Directiva del CTP, sustentado en un estudio técnico, el cual no debe de tener más de tres años de antigüedad. Dado que la solicitud tarifaria fue presentada el 28 de marzo de 2017, el estudio tendría seis meses de realizado y el acuerdo del CTP, cuatro meses.

Por último señaló la recurrente, que el Intendente decidió que ese estudio no podía ser tomado en cuenta, ya que no se encontraba desagregado a nivel de fraccionamiento, lo cual es contrario a lo señalado en el punto 4.7.1. de la metodología tarifaria vigente, el cual establece que el cálculo para cada ruta, ramal o fraccionamiento, se hará con base en el acuerdo de la Junta Directiva del CTP, sobre la demanda.

Sobre el argumento de la recurrente, esta asesoría se remite a lo establecido en la metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016), específicamente en la sección 4.7.1, que indica:

“(…)

4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros

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

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

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

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

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

Donde

Pr = Volumen mensual de pasajeros movilizados en la ruta “r”.

Prf = Volumen mensual de pasajeros movilizados en el fraccionamiento tarifario “f” en la ruta “r”.

F = Total de fraccionamientos tarifarios de la ruta “r”.

f = Fraccionamiento tarifario de la ruta “r”. Si la ruta no tiene fraccionamiento tarifario se toma f=0 para indicar la variable corresponde a la ruta en sí.

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

$$P_{rf} = \frac{1}{12} \sum_{m=1}^{12} P_{rfm}$$

Ecuación 54

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

$$P_{rfm} = \sum_{d=1}^D \sum_{s=1}^S P_{rfm ds}$$

Ecuación 55

Donde:

Pr_f = Volumen de pasajeros movilizados en el fraccionamiento tarifario “f” la ruta “r”.

Pr_{fm} = Volumen de pasajeros movilizados del mes “m” en el fraccionamiento tarifario “f” la ruta “r”.

Pr_{fmds} = Volumen de pasajeros movilizados para el viaje “s” (en el sentido 1-2 y el sentido 2-1) en el día “d” del mes “m” en el fraccionamiento tarifario “f” en la ruta “r”.

m = Mes calendario.

d = Día del mes calendario “m”.

D = Total de días del mes calendario “m”.

d = Día del mes calendario “m”.

s = Viaje del día “d”.

S = Total de viajes en el día “d”.

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

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

ii. En aquellas rutas de transporte que poseen fraccionamientos tarifarios, se utilizará el volumen mensual de pasajeros movilizados (*Pr*) obtenido a partir de la ecuación 53, y corresponde a los pasajeros movilizados de todos los fraccionamientos de la ruta.

(...)

Como se desprende de lo anterior, y del texto completo de la metodología tarifaria vigente, cuando una ruta tiene fraccionamientos, la misma indica que, para calcular el volumen de pasajeros, se debe de considerar el “Volumen mensual de pasajeros movilizados en el fraccionamiento tarifario “f” en la ruta “r””.

Aunado a lo anterior, en la resolución recurrida (RIT-044-2017), a folios 563 y 564, la IT, señaló con respecto al estudio de demanda elaborado por el CTP, lo siguiente:

“(…)

Para el presente estudio tarifario se cuenta con un dato de normalización de demanda, el cual fue aprobado por la Junta Directiva del CTP, mediante artículo 3.1.2 de la Sesión Ordinaria 58-2016 del 16 de noviembre 2016; sin embargo, el mismo no se encuentra desagregado a nivel de fraccionamiento para la ruta 671, sino solamente a nivel de ramal, los datos disponibles son los siguientes:

Ruta	Ramal	Demanda
671	San Vito-Santa Elena	1.231
	San Vito-EL Roble	727
	San Vito-Fila Tigre	1.045
	San Vito-Fila Pinar-Fila Guinea	550
Total		3.553

Los fraccionamientos autorizados a esta ruta son los siguientes:

San Vito-Fila Tigre
 San Vito-Santa Elena
 San Vito-Naranja
 San Vito-Los Méndez
 San Vito-Guinea
 San Vito-El Roble
 San Vito-La 23 (Alfa)
 San Vito-Las Brisas
 San Vito-Aguas Claras

(…)” (El subrayado no es parte del original).

La IT continúa su análisis apoyándose en la resolución RJD-035-2016, en el mismo extracto señalado al inicio del análisis de este argumento.

Sobre la base de todo lo anterior, es criterio de este órgano asesor, que de acuerdo a la metodología tarifaria vigente, corresponde calcular el volumen de pasajeros por fraccionamiento, y puesto que el estudio de demanda del CTP indicado, no fue realizado a nivel de fraccionamiento, sino por ramal, no era posible utilizarlo a raíz de lo establecido en la metodología tarifaria vigente.

Es por ello, que la metodología tarifaria vigente señaló un procedimiento, por medio del cual se puede calcular la información de algún elemento necesario para la metodología, que no se tenga. Con respecto al tema de la demanda, en los casos de información incompleta o no existente, dicha metodología indicó en la sección 4.13.2, lo siguiente:

“(…)

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

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

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

(...)

8. Volumen mensual de pasajeros para cada ruta (r) y/o ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario: si no se cuenta con todos o alguno de estos valores con una antigüedad menor o igual a los 3 años a la fecha en que se solicite la revisión tarifaria, ya sea de oficio o por solicitud de un tercero; se procederá de la siguiente manera: Para el último dato existente del volumen de pasajeros mensual para cada ruta y/o ramal o fraccionamiento, y a partir del esquema operativo (aprobado en el acuerdo de flota y frecuencia de horarios por el CTP) que da sustento a dicha información; se calculará el volumen de pasajeros implícito (“demanda implícita”) en este esquema operativo. El procedimiento para obtener este dato se detalla en el siguiente punto b. Procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos en el esquema operativo autorizado de la ruta.

(...)

Es decir, si no se cuenta con el estudio de demanda del CTP o de la Aresep, con un máximo de 3 años de antigüedad, se debe recurrir al cálculo del volumen de pasajeros implícito (“demanda implícita”). El procedimiento para el cálculo de la demanda implícita, se encuentra en la sección “4.13.2 Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente”, inciso b “b. Procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos en el esquema operativo autorizado de la ruta.”, supra transcrito.

De esta forma, lo actuado por la IT en cuanto al cálculo de la demanda implícita, es acorde a lo establecido en la metodología vigente.

En consecuencia, considera este órgano asesor, que no lleva razón la recurrente, en cuanto a su argumento.

2. Se da admisibilidad a una solicitud de ajuste tarifario, en la cual los petentes no cumplieron con la prevención realizada mediante el oficio 123-AP-IT-2017, por lo que

lo procedente era el rechazo por incumplimiento dentro del plazo otorgado, pero sin justificación se dio admisibilidad.

Agregó la recurrente, que a pesar de no haber cumplido con la prevención realizada, el Intendente de Transporte, mediante auto de admisibilidad número 579-IT-2017 del 21 de abril de 2017, tuvo por admitida la solicitud tarifaria para la ruta 671 y solicitó el señalamiento para audiencia pública de esa solicitud de ajuste tarifario.

Sobre el particular, se le indica a la recurrente, que de conformidad con el oficio 123-AP-IT-2017, la IT, previno a las solicitantes, lo siguiente:

- a) En el caso de la Asociación de Desarrollo Integral de Fila de Tigre de Pittier de Coto Brus, Puntarenas, la petición tarifaria fue firmada por su vicepresidenta (señora Maritza de los Ángeles Méndez Arrieta), sin ostentar facultades legales para ello, por ende, se le requirió que fuera firmada por su presidenta o por quien ostentara la representación judicial y extrajudicial en dicha asociación.

Al respecto, cabe señalar, que de conformidad con el auto de admisibilidad 579-IT-2017 (folios 150 al 154), la IT, resolvió no tener como parte legitimada a la asociación mencionada, no obstante, tuvo como parte a las restantes asociaciones, lo cual era suficiente para continuar con el procedimiento tarifario.

- b) Indicar cuál es la tarifa que solicita y su variación con respecto a las tarifas vigentes (variación absoluta y porcentual), así como aclarar la razón por la que se excluyeron ciertos fraccionamientos de la ruta N° 671, en la petición tarifaria.

En el escrito mediante el cual los solicitantes dieron respuesta a la prevención en análisis, indicaron que la Junta Directiva del CTP, no especificó los fraccionamientos de los cuatro ramales de la ruta N° 671, en el acuerdo 3.1.2 de la sesión ordinaria N° 58-2016 del 16 de noviembre de 2016 (folios 124 y 125); lo cual fue verificado por este órgano asesor, luego de revisar y analizar el acuerdo en mención (folios 65 al 71).

En virtud de lo anterior, es que los solicitantes pidieron a la IT, que se definieran los fraccionamientos y el nuevo pliego tarifario, a la luz del oficio 0013-IT-2017 (folios 664 al 685 del expediente RA-208), el cual es consecuencia de una medición realizada por esta Autoridad Reguladora.

La incerteza de los fraccionamientos en ciertos ramales percibida por las Asociaciones supracitadas, demostró que no era posible para ellas cumplir con lo prevenido; es por ello, que la IT procedió a actualizar el pliego tarifario que sería sometido a audiencia pública (folio 152).

En otras palabras, siendo que la información prevenida por la IT estaba en su poder, resultaba en todo caso improcedente, prevenirla a las solicitantes, por lo establecido en la Ley 8220 (Protección al ciudadano de exceso de requisitos y trámites administrativo), y ello hacía que no fuera posible rechazar la petición tarifaria por este motivo.

En consecuencia, considera este órgano asesor, que no lleva razón la recurrente, en cuanto a su argumento.

3. La tarifa resultante, producto de la utilización de una demanda inventada, atenta directamente contra el equilibrio financiero de la empresa, causando una debacle financiera imposible de solventar y que indubitablemente llevará a la empresa a la quiebra y por ende, a la suspensión del servicio en la ruta 671 de forma definitiva.

Añade la recurrente, que solicita que se ordene a la IT, correr nuevamente el modelo tarifario, pero esta vez, con los datos reales de demanda, los cuales según el estudio del CTP, al establecer la demanda ramal por ramal, ésta lleva implícita la demanda de los puntos intermedios dentro de ese ramal, ya que implícito significa que está contenido o dentro de algo, lo que es totalmente distinto a suponer o inventar algo, como lo hizo el Intendente, al suponer que nuestra demanda es igual al 47,18% de los habitantes de todo el Cantón de Coto Brus, cuando el distrito que servimos representa el 7,49% de la población del cantón.

Sobre este argumento se le indica a la recurrente, que la demanda utilizada en la resolución tarifaria recurrida, tal y como se indicó en el análisis del argumento primero de este apartado, se calculó por medio del procedimiento de la demanda implícita, conforme lo señala la metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016), por lo que no corresponde, como la recurrente lo indica, a una demanda inventada.

La recurrente alegó que el cálculo de esta demanda, atenta directamente contra el equilibrio financiero de la empresa y que esto la llevará a la quiebra y a la suspensión del servicio de la ruta 671. Al respecto, esta asesoría echa de menos los documentos, cálculos o demostraciones, por medio de los cuales se pudiera corroborar el supuesto desequilibrio financiero alegado, en razón de lo anterior, este órgano asesor, no tiene las bases para corroborar o ponderar lo expuesto por la recurrente.

En virtud de lo anterior, considera este órgano asesor, que no lleva razón la recurrente, en cuanto a su argumento.

V. ANÁLISIS POR EL FONDO DE LA GESTIÓN DE SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS DE LA RESOLUCIÓN RIT-044-2017

En tesis de principio, se le indica a la gestionante, que todos los actos administrativos son ejecutables y surten efectos después de ser comunicados, tal y como sucedió con la resolución recurrida.

No obstante, como medida cautelar de carácter excepcional, temporal, provisional o transitorio, los efectos del acto administrativo pueden ser suspendidos en vía administrativa o judicial, con el fin de evitar perjuicios graves o de difícil reparación al administrado.

La jurisprudencia del Tribunal de Casación de lo Contencioso Administrativo, ha sido muy clara respecto a los presupuestos indispensables para el otorgamiento de una medida cautelar en sede judicial, a la luz del Código Procesal Contencioso Administrativo, mismos

que resultan también aplicables a la suspensión del acto en sede administrativa, de conformidad con lo establecido en los artículos 9 y 13 de la LGAP.

Al respecto, conviene extraer de la Sentencia N° 378-2009, emitida por el Tribunal Contencioso Administrativo, de las 08:17 horas del 12 de febrero de 2009, lo siguiente:

“(…)

El Tribunal de Casación, en su sentencia 5F-TC-2008 de las diez horas y cuarenta y cinco minutos del seis de febrero del presente año, definió algunas líneas de criterio, a considerar al momento de radicar y otorgar las medidas cautelares; en ese sentido se dijo que las medidas del 21 del Código Procesal Contencioso Administrativo, tiene como único fin garantizar el objeto del proceso, garantizar los efectos de una sentencia y más aún evitar los daños y perjuicios, sin embargo, enfatizó que para que tales presupuestos de protección se efectivicen, debe existir al menos un principio de demostración de los daños y perjuicios ocasionados, y que no basta con la sola indicación de que se desea la protección cautelar, sino que debe demostrarse apriorísticamente la potencialidad de la necesidad de la misma, cuando alguno de los tres presupuestos materiales enunciados, tengan peligro de no existir, si no se toma la medida solicitada. [...] Sobre la suspensión de los efectos de un acto administrativo: La suspensión de un acto administrativo como el que se sugiere, se da como una medida de carácter excepcional dentro del ordenamiento sustancial administrativo, esto, en razón de su característica contradictoria al curso normal de la ejecutividad y ejecutoriedad del acto mismo cuestionado. De tal manera, que los daños y perjuicios derivados por la no suspensión, deban resultar de grado intenso, grosero y graves, que por su propia naturaleza, no sean directa o mediatamente reparables en el patrimonio del administrado y además, deben derivar necesariamente de la situación aludida.

(…)”

Para mayor abundamiento, pueden consultarse sus sentencias: N° 58-F-TC-2008, N° 102-F-TC-2008, N° 116-F-TC-2008, N° 129-F-TC-2008 y N° 146-F-TC-2008.

Por otra parte, indicó la gestionante, que el servicio que presta se encuentra en riesgo de suspenderse, ante la imposibilidad material de cubrir los gastos básicos, con los pocos ingresos que genera dicho servicio.

Ahora bien, del análisis de los autos no se desprende referencia, que haga presumir la confluencia de los presupuestos legales para el otorgamiento de la medida cautelar en los términos solicitados y que son: a) apariencia de buen derecho, b) el peligro en la demora, y c) la ponderación de los daños y perjuicios graves o de difícil reparación que se le ocasionarían.

En consecuencia, este órgano asesor considera, que la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, resulta improcedente, por la falta de demostración de la confluencia de los presupuestos legales supra indicados, ya que no basta con la sola

indicación, por parte de la gestionante, que desea la protección cautelar por el supuesto desequilibrio financiero que sufriría, lo que produce que la medida cautelar deba ser rechazada en los términos solicitados.

VI. EN CUANTO A LA QUEJA INTERPUESTA

Solicitó la recurrente, que se ordene la apertura de un procedimiento administrativo, contra el Intendente de Transporte y el funcionario que emitió el informe final que sirvió de fundamento para el dictado de la resolución RIT-044-2017, con el fin de determinar sus responsabilidades; por la aplicación errónea, infundada y arbitraria de una demanda inventada o supuesta, cuando la ruta poseía estudio de demanda aprobado por el Consejo de Transporte Público, con menos de seis meses el acuerdo y menos de ocho meses el estudio (folios 689 y 690).

Sobre el particular, debe indicarse, que el artículo 57 inciso a), sub inciso 4), de la Ley 7593, le confiere al Regulador General la condición de jerarca superior administrativo de los funcionarios de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, con excepción del auditor y sub auditor interno y los miembros del Consejo de la Sutel, por lo que, corresponde al Regulador General el conocimiento de su solicitud y no a la Junta Directiva. Lo anterior, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 102 de la LGAP.

VII. CONCLUSIONES

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

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación y la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, resultan admisibles, por haber sido interpuestos en tiempo y forma.*
- 2. La metodología tarifaria vigente establece que, cuando una ruta tiene fraccionamientos, para calcular el volumen de pasajeros, se debe de considerar el volumen mensual de pasajeros movilizados en el fraccionamiento tarifario.*
- 3. De acuerdo a la metodología tarifaria vigente, corresponde calcular el volumen de pasajeros por fraccionamiento. Puesto que el estudio de demanda del Consejo de Transporte Público, no fue realizado a nivel de fraccionamiento, sino de ramal, no era posible utilizarlo a raíz de lo establecido en la metodología tarifaria vigente.*
- 4. Si no se cuenta con el estudio de demanda del Consejo de Transporte Público o de la Aresep, con un máximo de 3 años de antigüedad, se debe recurrir al cálculo del volumen de pasajeros implícito ("demanda implícita") de la Sección 4.13.2 de la metodología tarifaria vigente, tal y como se realizó en la resolución recurrida.*
- 5. De conformidad con el auto de admisibilidad 579-IT-2017, la Intendencia de Transporte, resolvió no tener como parte legitimada, a la Asociación de Desarrollo Integral de Fila de Tigre de Pittier de Coto Brus, Puntarenas; no obstante, tuvo como parte a las restantes asociaciones, lo cual era suficiente para continuar con el procedimiento tarifario.*

6. *La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público no especificó los fraccionamientos de los cuatro ramales de la ruta N° 671, en el acuerdo 3.1.2 de la sesión ordinaria N° 58-2016 del 16 de noviembre de 2016.*
 7. *La incerteza de los fraccionamientos en ciertos ramales percibida por las Asociaciones supracitadas, demostró que no era posible para ellas cumplir con lo prevenido; es por ello, que la IT procedió a actualizar el pliego tarifario que sería sometido a audiencia pública.*
 8. *Siendo que la información prevenida estaba en su poder de la IT, resultaba improcedente, prevenirla a las solicitantes, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 8220, y ello hacía que no fuera posible rechazar la petición por este motivo.*
 9. *Se echa de menos los documentos, cálculos o demostraciones, por medio de los cuales se pudiera corroborar el supuesto desequilibrio financiero alegado, en razón de lo anterior, este ente asesor no tiene las bases para corroborar o ponderar lo expuesto por la recurrente.*
 10. *La procedencia e implementación de una medida cautelar estará limitada siempre a principios de proporcionalidad, razonabilidad e instrumentalidad, según lo establece el artículo 22 del Código Procesal Contencioso Administrativo*
 11. *La gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, resulta improcedente, por la falta de demostración de la confluencia de los presupuestos legales supra indicados, ya que no basta con la sola indicación, por parte de la gestionante, que desea la protección cautelar por el supuesto desequilibrio financiero que sufriría, lo que produce que la medida cautelar deba ser rechazada en los términos solicitados.*
 12. *La solicitud de apertura de un procedimiento administrativo contra el Intendente de Transporte y el funcionario que firmó el informe, que dio sustento a la resolución recurrida, se le trasladará al Regulador General en su condición de jerarca superior administrativo de los funcionarios de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, de conformidad el artículo 57 inciso a), sub inciso 4), de la Ley 7593, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 102 de la LGAP.*
- [...]"
- II. Que la resolución RJD-207-2017, del 10 de octubre de 2017, mediante la cual la Junta Directiva, suspendió la aplicación de la herramienta denominada "demanda implícita", contemplada en la "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" (RJD-035-2016), surte efectos a partir de su publicación, es decir, el 13 de octubre de 2017; por ende, no es de aplicación al caso concreto, por cuanto la resolución recurrida (RIT-044-2017), fue dictada por la Intendencia de Transporte, el 20 de julio de 2017, y publicada en el Alcance Digital N° 181, a La Gaceta N° 141 del 26 de julio de 2017.
 - III. Con fundamento en los resultandos y considerandos precedentes y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: 1.- Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de

suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. **2.-** Agotar la vía administrativa. **3.-** Notificar a las partes, la presente resolución. **4.-** Instruir a la Intendencia de Transporte, para que en el plazo máximo de un mes, inicie el procedimiento de fijación tarifaria de oficio, para la ruta 671. **5.-** Trasladar al Regulador General, la solicitud de apertura de un procedimiento administrativo contra el Intendente de Transporte y el funcionario que firmó el informe, que dio sustento a la resolución recurrida. **6.-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.

- IV.** Que en la sesión ordinaria 58-2017, del 24 de octubre de 2017; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, sobre la base del oficio 779-DGAJR-2017, de cita, acordó, con carácter de firme, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

LA JUNTA DIRECTIVA

DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESUELVE:

ACUERDO 06-58-2017

- I.** Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A.
- II.** Agotar la vía administrativa.
- III.** Notificar a las partes, la presente resolución.
- IV.** Instruir a la Intendencia de Transporte, para que en el plazo máximo de un mes, inicie el procedimiento de fijación tarifaria de oficio, para la ruta 671.
- V.** Trasladar al Regulador General, la solicitud de apertura de un procedimiento administrativo contra el Intendente de Transporte y el funcionario que firmó el informe, que dio sustento a la resolución recurrida.
- VI.** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte y al Regulador General para en lo que a cada uno corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO 7. Asuntos pospuestos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, dado lo avanzado de la hora, plantea posponer lo demás

asuntos indicados en la agenda. Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 07-58-2017

Posponer, para una próxima sesión, lo asuntos indicados en la agenda como punto 4.4, 4.5, 4.6 y 4.7. los cuales, en ese orden, se citan a continuación:

- Propuesta de cronograma remitido por la Dirección de Recursos Humanos para el proceso de reclutamiento y selección del Miembro Titular del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficio 610-DRH-2017 del 10 de octubre de 2017.
- Estados Financieros al 30 de setiembre de 2017 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Oficios 469-DGO-2017 y 1690-DF-2017 ambos del 19 de octubre de 2017.
- Ejecución Presupuestaria al 30 de setiembre de 2017 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Oficios 468-DGO-2017 y 1689-DF-2017, ambos del 19 de octubre de 2017.
- Exposición de la Auditoría Interna sobre el Informe de Seguimiento de Recomendaciones.

Correspondencia

- Participación del señor Manuel Emilio Ruiz Gutiérrez, miembro del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, para que asista en las actividades; Futurecom 2017 en la ciudad de Sao Paulo, Brasil, del 2 al 5 de octubre y el pre-evento Juntos por un mundo accesible a realizarse el 8 de octubre de 2017, en Buenos Aires, Argentina. Oficio 08178-SUTEL-SCS-2017 del 4 de octubre de 2017.
- Solicitud presentada por Grupo H. Solís GHS S.A. sobre la concesión de servicio público de generación del Proyecto Hidroeléctrico San Rafael. Expediente CE-006-2016. Oficio PE-2017-1004-01. Tramite: se remitió para su análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el oficio 752-SJD-2017 del 9 de octubre de 2017.
- Consulta por parte de la señora Geannina Dinarte Romero, ministra de Economía, Industria y Comercio, en cuanto al grado de avance en que se encuentra el Reglamento sobre el régimen de protección al usuario final de los servicios de telecomunicaciones, presentado por la Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficio DM-655-17 del 14 de julio de 2017. Trámite: El oficio 04388-SUTEL-SCS-2017 en que SUTEL remitió el reglamento, fue trasladado al CDR el 14 de julio de 2017.

Asuntos informativos

- Cierre de expediente en seguimiento presentado por la Defensoría de Habitantes en torno a la denuncia del señor Carlos Marín Arce. Oficio 184782-2015-SI-LR del 9 de agosto de 2017.
- Respuesta a la Asociación Cámara de Infocomunicación y Tecnología (INFOCOM) en relación con el oficio CIT-0149-2017 sobre las actuaciones del Regulador General. Oficio DFOE-EC-0619/DFOE-IFR-0402 del 3 de octubre de 2017.

- Información presentada a la Intendencia de Energía sobre la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental: Línea de Transmisión Garabito-Centro. Oficio 16435-LTGC-140-2017 del 27 de setiembre de 2017.
- Solicitud presentada por Hidrodesarrollos del Río Platanares S.A. en torno a la resolución de los recursos en los expedientes CE-003-2016 del Proyecto Hidroeléctrico Bonilla 1320 y CE-004-2016 del Proyecto Hidroeléctrico Bonilla 510. Oficio PE-2017-0928-09 del 28 de setiembre de 2017 (SAU-28570).
- Solicitud del señor Lonnie Alvarado Álvarez, Asesor Legal a la Auditora Interna para que se le considere en la atención de temas legales. Oficio 116-MAI-2017/024-CG-2017 del 9 de octubre de 2017.
- Solicitud de la Diputada Marlene Madrigal Flores en relación con la fijación tarifaria para la ruta 16 operada por la empresa Lared Ltda. Expediente ET-046-2017. Oficio PAC-MMF-185-2017.
- Solicitud presentada por la Compañía Nacional de Fuerza y Luz. S.A, en torno a la consulta del procedimiento a seguir para recuperar el monto equivalente de la factura no reconocida producto de la vigencia de la tarifa T-MTb. Ref. Oficio 2001-0789-2017 del 11 de octubre de 2017. (SAU-29535).

A las catorce horas finaliza la sesión.

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ
Presidente de la Junta Directiva

XINIA HERRERA DURÁN
Reguladora General Adjunta

SONIA MUÑOZ TUK
Miembro de la Junta Directiva

PABLO SAUMA FIATT
Miembro de la Junta Directiva

ADRIANA GARRIDO QUESADA
Miembro de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva