

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21

SESIÓN EXTRAORDINARIA

N°51-2018

24 de agosto de 2018

San José, Costa Rica

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28

SESIÓN EXTRAORDINARIA N°51-2018

Acta de la sesión extraordinaria número cincuenta y uno, dos mil dieciocho, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el viernes veinticuatro de agosto de dos mil dieciocho, a partir de las ocho horas y treinta minutos, en las oficinas de la Aresep situadas en Guachipelín de Escazú. Asisten los siguientes miembros: Roberto Jiménez Gómez, quien preside; Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt 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; Carol Solano Durán, directora general de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Edwin Zamora Chaves, asesor del Despacho del Regulador General, y Alfredo Cordero Chinchilla, secretario de la Junta Directiva.

CAPÍTULO I. CONSTANCIA.

ARTÍCULO 1. Constancia del Regulador General.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta lo siguiente:

*“Conforme al artículo 46 de la Ley N° 7593, y los artículos 3 y 6 del Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva, el Regulador General, **integra**, **preside** y **dirige** las sesiones de Junta Directiva.*

Asimismo, el artículo 2 inciso 3), del Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva, establece que el presidente de la Junta Directiva podrá invitar o convocar a los funcionarios de la Institución que sean debidamente convocados por el presidente.

1 *En ese entendido, el artículo 13 del RIOF, establece entre las funciones asignadas a*
2 *la DGAJR, que es “responsable de brindar asesoría jurídica y regulatoria a la Junta*
3 *Directiva y al Regulador General.”*

4

5 *A partir de lo anterior, y con base en la resolución RRG-591-2017 (que trasladó al*
6 *asesor Robert Thomas Harvey a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la*
7 *Regulación, con motivo de su parentesco en segundo grado de afinidad, con la*
8 *Reguladora General Adjunta), y el acuerdo de esta Junta Directiva -04-06-2018-, mi*
9 *persona se hace asesorar, por la señora Carol Solano Durán, en su condición de*
10 *directora general de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, con el fin*
11 *de evitar cualquier conflicto de intereses que se presente.*

12

13 *Esto de forma temporal mientras se cuente con el asesor/a tal y como se acordó”.*

14

15 **CAPÍTULO II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.**

16

17 **ARTÍCULO 2. Lectura y aprobación del Orden del Día de la sesión extraordinaria** 18 **51-2018.**

19

20 El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura al Orden del Día de la sesión
21 extraordinaria 51-2018.

22

23 La señora **Sonia Muñoz Tuk** propone trasladar el punto 2.3 de la agenda para ser
24 conocido como punto 2.9, “Informe sobre la compatibilidad de lo dispuesto en el
25 artículo 26 del Reglamento Sectorial de Servicios Eléctricos (Decreto N° 29847-MP-
26 MINAE-MEIC), con la autonomía y competencias atribuidas a la Aresep”.

27

28 Por otra parte, se plantea trasladar el conocimiento de la Modificación presupuestaria
29 N°7-2018, como punto 2.3 de agenda.

30

1 El señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve,
2 por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

3

4 **ACUERDO 01-51-2018**

5

6 Aprobar el Orden del Día de la sesión extraordinaria 51-2018, con los siguientes
7 cambios:

8

9 • Trasladar como punto 2.9 de la agenda, el conocimiento del Informe sobre la
10 compatibilidad de lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento Sectorial de
11 Servicios Eléctricos (Decreto N° 29847-MP-MINAE-MEIC), con la autonomía y
12 competencias atribuidas a la Aresep.

13

14 • Trasladar el conocimiento de la Modificación presupuestaria N°7-2018, como
15 punto 2.3 de agenda.

16

17 El Orden del Día ajustado a la letra dice:

18

19 *1. Aprobación del Orden del Día.*

20

21 *2. Asuntos resolutivos.*

22

23 *2.1 Lineamientos generales para la formulación del Plan Operativo Institucional*
24 *y Proyecto Presupuesto 2019. Oficio OF-0342-DGEE-2018 del 22 de agosto*
25 *de 2018.*

26

27 *2.2 Presentación preliminar de la propuesta de protocolo de demanda y*
28 *modificación a la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas, modalidad*
29 *autobús. Oficios OF-381-CDR-2018, OF-382-CDR-2018, OF-0760-RG-2018*
30 *y OF 0761-RG-2018, todos del 22 de agosto de 2018.*

31

- 1 2.3 *Modificación presupuestaria N° 7-2018. Oficios OF-0337-DGEE-2018 del 20*
2 *de agosto de 2018 y OF-0748-RG-2018 del 21 de agosto de 2018.*
3
- 4 2.4 *Continuación del análisis del proceso y bases del concurso para el*
5 *nombramiento de un miembro Titular y un Suplente del Consejo de la*
6 *Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficio OF-460-DRH-2018 del 22*
7 *de agosto de 2018.*
8
- 9 2.5 *Solicitud de corrección de error material y recurso de apelación, interpuestos*
10 *por el señor Julio Guido Guido, contra la resolución 034-RIT-2015.*
11 *Expediente ET-005-2015. Oficio 828-DGAJR-2018 del 16 de julio de 2018.*
12
- 13 2.6 *Recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Lared Limitada,*
14 *contra la resolución 051-RIT-2014. Expediente ET-016-2014. Oficio 835-*
15 *DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.*
16
- 17 2.7 *Recursos de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Autobuses*
18 *Romero S.A., contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015.*
19 *Oficio 855-DGAJR-2018 del 18 de julio de 2018.*
20
- 21 2.8 *Recurso de apelación interpuesto por Transportes Costarricenses*
22 *Panameños Limitada (Tracopa), contra la resolución RRG-134-2016.*
23 *Expediente OT-077-2012. Oficio 833-DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.*
24
- 25 2.9 *Informe sobre la compatibilidad de lo dispuesto en el artículo 26 del*
26 *Reglamento Sectorial de Servicios Eléctricos (Decreto N° 29847-MP-MINAE-*
27 *MEIC), con la autonomía y competencias atribuidas a la Autoridad*
28 *Reguladora. (Cumplimiento de los acuerdos 06-37-2018 y 08-37-2018).*
29 *Oficios 1035-IE-2018 del 16 de julio de 2018 y OF-1187-IE-2018 del 21 de*
30 *agosto de 2018.*

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12 **CAPÍTULO III. ASUNTOS RESOLUTIVOS.**

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

2.10 Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos del acto, interpuestos por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, en su condición de Consejero del Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, contra la resolución RIE-030-2018. Expediente ET-081-2017. Oficio 682-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.

2.11 Recurso de apelación interpuesto por la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A. (Recope), contra la resolución RIE-015-2018. Expediente ET-005-2018. Oficio 715-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.

A las ocho horas y cuarenta minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as): Ricardo Matarrita Venegas, director general de la Dirección General de Estrategia y Evaluación; Guisella Chaves Sanabria, y Conchita Villalobos Segura, funcionarias de esa Dirección, a participar en la presentación del tema objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 3. Lineamientos generales para la formulación del Plan Operativo Institucional y Proyecto Presupuesto 2019.

La Junta Directiva conoce del oficio OF-0342-DGEE-2018 del 22 de agosto de 2018, adjunto al cual se remite una propuesta de resolución en torno a los lineamientos generales para la formulación del Plan Operativo Institucional y Proyecto Presupuesto 2019.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** explica los cambios incorporados a la resolución propuesta para el caso producto de las observaciones que se generaron en la sesión 49-2018 celebrada el 17 de agosto de 2018. Asimismo, los miembros de la Junta Directiva proponen incorporar precisiones adicionales que se incluyen en el texto.

1

2 Conocido el asunto, con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y
3 Evaluación, conforme a su oficio 0342-DGEE-2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez**
4 lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los
5 miembros presentes y con carácter de firme:

6

7

CONSIDERANDO:

8

- 9 **I.** Que la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593)
10 establece en su artículo 1 que la Aresep « [...] *tendrá personalidad jurídica y*
11 *patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa. Se regirá por las*
12 *disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y las leyes que la*
13 *complementen [...]».*
- 14
- 15 **II.** Que mediante acuerdo 03-34-2016 se aprobó el Direccionamiento Estratégico y
16 mediante acuerdo 06-32-2018 se aprobaron las metas e indicadores del Plan
17 Estratégico Institucional 2017-2022.
- 18
- 19 **III.** Que mediante acuerdo 06-15-2018, del acta de la sesión ordinaria 15-2018, la
20 Junta Directiva aprobó los lineamientos para la formulación de POI y cánones del
21 período 2019. Que el artículo 53 inciso d) de la Ley 7593, establece entre los
22 deberes y atribuciones de la Junta Directiva el «*Aprobar el estudio de cánones y*
23 *el presupuesto de la Autoridad Reguladora, así como sus modificaciones».*
- 24
- 25 **IV.** Que el artículo 57 de la Ley 7593, señala entre las atribuciones del Regulador
26 General, el «*Proponer a la Junta Directiva la aprobación o improbación de los*
27 *planes de trabajo y presupuestos».*

28

- 1 **V.** Que el RIOF establece en su artículo 12, inciso 8, que a la DGEE le corresponde:
2 «Preparar, cada año, en coordinación con las distintas dependencias, el
3 anteproyecto de cánones y presupuesto de la Aresep».
4
- 5 **VI.** Que el proyecto presupuesto debe elaborarse según lo dispuesto en las Normas
6 Técnicas sobre Presupuestos Públicos, emitido mediante resolución R-DC-024-
7 2012 del Despacho del Contralor General de la República de las nueve horas del
8 veintiséis de marzo de dos mil doce, publicada en el Alcance Digital N.39 a La
9 Gaceta N. 64 del 29 de marzo del 2012 y sus reformas, así como las Normas de
10 Control Interno para el Sector Público, aprobadas mediante la resolución del
11 Despacho del Contralor General de la República N° R-CO-9-2009 y publicado en
12 La Gaceta N°26 del 6 de febrero de 2009.
13
- 14 **VII.** Que las normas técnicas sobre presupuesto público N-1-2012-DC-DFOE en su
15 artículo 4.2.11 inciso a) establece que el presupuesto inicial debe ser presentado
16 a más tardar el 30 de setiembre del año anterior al de su vigencia.
17
- 18 **VIII.** Que el reglamento para el cálculo, distribución, cobro y liquidación de cánones
19 publicado en La Gaceta No.245 del jueves 19 de diciembre del año 2013 en
20 materia de distribución de superávit, artículos 32 y 33 establece lo siguiente:

21
22 **Artículo 32. Liquidación canon.** “Anualmente la Dirección General de
23 Operaciones presentará para aprobación de la Junta Directiva, antes del
24 16 de febrero de cada año, la liquidación presupuestaria del año anterior;
25 donde se incluirá el detalle del superávit o déficit de periodo por actividad
26 de regulación.”
27

28 **Artículo 33. Distribución del superávit o déficit por empresa.** “La
29 distribución del superávit o déficit por empresa se realizará de acuerdo
30 con la metodología que establezca la Junta Directiva.”

1

2 **IX.** Que la estructura programática se regirá según lo establecido en el RIOF, la cual
3 establece dos programas; Administración y Regulación. El primero, se subdivide
4 en tres; Administración superior, Administración General y Regulación Indirecta y
5 el Programa 2 que está directamente relacionado con los subprogramas de
6 regulación de Energía, Agua y Transporte.

7

8 **X.** Que mediante oficio No.10918 la Contraloría General de la República (CGR),
9 comunicó la aprobación del Proyecto de cánones correspondiente al año 2019,
10 por un monto máximo de ¢16.582.994.909 desglosado por cada actividad regulada
11 de la siguiente manera: Energía ¢6.146.797.884, Agua ¢3.083.799.106 y
12 Transporte ¢7.352.387.919.

13

14 **XI.** Que como parte del oficio No.10918, la CGR establece requerimientos que deben
15 ser atendidos en la elaboración del Proyecto Presupuesto, los cuales deben ser
16 incorporados en el documento que sea sometido a aprobación a esta Junta
17 Directiva.

18

19

POR TANTO

20

**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS
PÚBLICOS**

21

22

23

RESUELVE:

24

ACUERDO 02-51-2018

25

26 Para determinar el monto de canon que se cobrará a los regulados en el año 2019, se
27 debe hacer una revisión integral de los requerimientos de recursos incorporados como
28 parte del Proyecto Cánones 2019 atendiendo los siguientes lineamientos generales
29 para la formulación del Plan Operativo Institucional y Proyecto de Presupuesto 2019,

1 de conformidad con el oficio OF-0342-DGEE-2018 de la Dirección General de
2 Estrategia y Evaluación, los cuales se presentan a continuación:

3

4 **1.** Que cada proyecto o actividad que propongan desarrollar las dependencias que
5 conforman la Aresep, debe tener como fundamento los siguientes criterios:

6

7 **a.** Dar cumplimiento a la Ley 7593 o su reglamento, o cualquier otra Ley que le
8 haya otorgado responsabilidad de cumplimiento de funciones a la ARESEP.

9

10 **b.** Ser congruente con el marco estratégico 2017-2022 y el Plan Estratégico
11 Institucional (PEI) emitido por la Junta Directiva, detallándose para cada
12 proyecto los recursos financieros, tecnológicos y humanos.

13

14 **c.** En lo que corresponda, verificar la vinculación del Plan Operativo Institucional
15 con el Plan Nacional de Desarrollo y con los planes sectoriales vinculados con
16 las actividades reguladas por la Aresep.

17

18 **d.** Formular los proyectos o actividades para el periodo 2019, que permitan cumplir
19 con la planificación institucional y cubrir las brechas que se han generado para
20 cumplir con los objetivos estratégicos, contemplando el principio del servicio al
21 costo, austeridad y probidad en el uso de los recursos públicos.

22

23 **e.** Atender a requerimientos de la Contraloría General de la República y la
24 Auditoría Interna.

25

26 **2.** Que con el propósito de asegurar se dé atención a lo dispuesto por la CGR en la
27 página 8, párrafo 6 del oficio No.10918 del 31 de julio del 2018, en el cual se
28 establece que no se realicen solicitudes de recursos para proyectos que han sido
29 incorporados en el cobro de cánones de regulación de años anteriores, se

1 requiere que como parte de la formulación POI Presupuesto 2019, para cada
2 proyecto se atienda lo siguiente:

3

4 **a.** Especificar el alcance del proyecto, señalando claramente los productos
5 esperados, el tiempo y el costo por año asociados a cada uno de estos.

6

7 **b.** Identificar la afectación de los grupos participantes de la regulación (usuarios y
8 empresas prestadoras o proveedoras de servicios), o la Administración General
9 de la Aresep, así como la identificación de los beneficiarios directos e indirectos
10 asociados.

11

12 **c.** Identificar los productos con los costos asociados tomando en consideración;
13 requerimientos de recursos humanos, recursos tecnológicos, recursos
14 financieros y tiempos asociados con los procesos de contratación administrativa
15 y ejecución real del proyecto.

16

17 **d.** Identificar el impacto esperado, así como el valor diferencial que agrega con
18 respecto a la situación actual.

19

20 **e.** Documentar cada propuesta en el formato que la administración le indique.

21

22 **3.** Que para cada uno de los proyectos que se venían desarrollando en el año 2018
23 y continúan en el año 2019, se elabore una liquidación que contenga la ejecución
24 de recursos estimada para el año 2018 y la revisión de los requerimientos en el
25 año 2019, realizando los ajustes y presentando las justificaciones que
26 correspondan, sin afectar el límite presupuestario.

27

28 **4.** Identificar la existencia de brechas en la ejecución y cumplimiento de metas en el
29 Plan Táctico Institucional y ajustar de manera que se logren los objetivos
30 estratégicos.

31

1 **5.** La solicitud de requerimientos de recursos para incorporar en el Proyecto
2 Presupuesto 2019, debe considerar los siguientes lineamientos presupuestarios:

3
4 **a.** Estimar el costo de los servicios en estricto apego al principio del servicio al
5 costo, considerando ante todo la razonabilidad de los gastos que generan la
6 obligación del canon y realizando la previsión para que no se incluyan recursos
7 de proyectos que han sido incorporados en el cobro de cánones de regulación
8 de años anteriores, según lo solicitado por la CGR en el oficio No.10918 del 31
9 de julio del 2018 página 8 párrafo 6.

10
11 **b.** Considerar la ejecución física y financiera de la gestión de periodos anteriores,
12 conforme se establece en la norma 4.1.5 Elaboración de la programación de la
13 ejecución física y financiera, contenido en las normas técnicas sobre
14 presupuesto público N-1-2012-DC-DFOE y sus reformas. Lo anterior en
15 concordancia con lo indicado por la CGR en el oficio No.10918, del 31 de julio
16 del 2018, página 9 párrafo 3 por medio del cual se indica:

17
18 “Que el monto del canon constituye un límite máximo, no absoluto, en el
19 entendido que su cobro queda aún sujeto al monto de egresos que se
20 aprobaron como parte del presupuesto inicial del periodo correspondiente y la
21 aprobación que debe realizar del cumplimiento de las proyecciones en qué
22 sustentó sus necesidades de ingreso. En caso contrario, de acuerdo con el
23 principio de servicio al costo, es la obligación del regulador el ajustar el monto
24 conforme a la ejecución real de las necesidades a cubrir con esta fuente de
25 financiamiento, previo al debido cobro a los regulados, conforme a los
26 principios de proporcionalidad y equidad, tal como lo determina el artículo 82
27 b) de la Ley No.7593.”

28
29 **c.** Aplicar un aumento máximo de 4% en aquellas sub partidas que se
30 presupuestan de manera incremental. Lo anterior, en concordancia con el

1 porcentaje de inflación estimada según la revisión del programa
2 macroeconómico del Banco Central de Costa Rica 2018-2019.

3
4 **d.** Estimar sobre una base cero, aquellas sub partidas que debido a su naturaleza
5 respondan a un objetivo específico y sean requeridas para la ejecución de los
6 proyectos y actividades del periodo que se está formulando, considerando las
7 necesidades reales y precios de mercado.

8
9 **e.** Para estimar el monto a presupuestar en las subpartidas relacionadas con
10 contratos en dólares, compra de bienes y servicios facturados en moneda
11 extranjera, entre otros; se mantendrá el mismo tipo de cambio utilizado en el
12 proyecto cánones 2019, es decir 605 colones por dólar.

13
14 **f. Plazas.** No se autorizará la creación de nuevas plazas permanentes, ni plazas
15 por servicios especiales para el año 2019. Se mantendrán aquellas plazas por
16 servicios especiales requeridas para dar continuidad a los proyectos que se
17 venían ejecutando en el año 2018 y que deben continuar en el 2019.

18
19 **g. Remuneraciones.** La relación de puestos 2019 será presentada por plaza que
20 ocupa cada funcionario, detallando la remuneración por componentes o salario
21 global, por dependencia y programa, de acuerdo con las condiciones
22 particulares de cada servidor. La información debe presentarse indicando los
23 criterios técnicos utilizados para la estimación de los ajustes salariales
24 previstos, detallar la metodología de estimación de las partidas de suplencias,
25 jornadas ampliadas, recargo de funciones, incapacidades, liquidaciones y
26 tiempo extraordinario, identificado por programa y por dependencia.

27
28 **h. Jornada ampliada y tiempo extraordinario.** Se establecerá un monto
29 máximo para jornadas ampliadas y tiempo extraordinario.
30

- 1 **i. Reclasificaciones:** Se establecerá un monto máximo para eventuales
2 reclasificaciones de puestos.
3
- 4 **j. Plan de tecnología.** Revisar exhaustivamente el Plan de Tecnología 2019
5 presentado por la DTI, para que sea concordante con los criterios técnicos
6 aplicables y las necesidades institucionales reales e identificadas como
7 prioritarias. Dicha información debe contar con el visto bueno del Comité de
8 Tecnología.
9
- 10 **k. Capacitación.** La Dirección de Recursos Humanos en coordinación con la
11 comisión de capacitación institucional revisará y actualizará el Plan
12 correspondiente al año 2019. Éste debe incluir un diagnóstico de las
13 necesidades por dependencia, los temas elegidos y su prioridad, los objetivos
14 estratégicos relacionados y las operaciones concretas realizadas para
15 determinar la estimación del monto presupuestado.
16
- 17 **l. Viáticos y transporte al exterior.** Las erogaciones por viáticos y transporte
18 al y desde el exterior, y para el ámbito local, que no se originen en actividades
19 de capacitación y que sean indispensables para atender actividades
20 prioritarias, serán presupuestadas individualmente por cada dependencia
21 solicitante, con las justificaciones necesarias, de conformidad con la normativa
22 aplicable a estas partidas.
23
- 24 **m. Superávit.** Atendiendo lo establecido en el reglamento para el cálculo,
25 distribución, cobro y liquidación de cánones publicado en La Gaceta No.245
26 del jueves 19 de diciembre del año 2013 en materia de distribución de
27 superávit, artículos 32 y 33, se debe remitir, para la estimación del canon por
28 regulado, la distribución del superávit o déficit por empresa de acuerdo con la
29 metodología que establezca esta Junta Directiva.
30

1 **Artículo 32. Liquidación canon.** “Anualmente la Dirección General de
2 Operaciones presentará para aprobación de la Junta Directiva, antes del 16
3 de febrero de cada año, la liquidación presupuestaria del año anterior; donde
4 se incluirá el detalle del superávit o déficit de periodo por actividad de
5 regulación.”

6
7 **Artículo 33. Distribución del superávit o déficit por empresa.** “La
8 distribución del superávit o déficit por empresa se realizará de acuerdo con la
9 metodología que establezca la Junta Directiva.”

10 Asimismo, como parte del Proyecto Presupuesto y en este tema de superávit,
11 se deberá presentar la información detallada sobre el origen y la aplicación de
12 los recursos del superávit obtenido en el periodo 2017, incorporados para
13 determinar el monto del canon requerido para financiar los egresos
14 incorporados en el Proyecto presupuesto 2019, tal como fue solicitado por la
15 CGR según oficio No.10918 CGR, pág.9 párrafo 1, según se detalla a
16 continuación:

17
18 “Con fundamento en lo estipulado en los artículos 7,8 y 10 del Reglamento de
19 aprobación de cánones R-2-2012-DC-DFOE, en caso de contar con recursos
20 provenientes del superávit como fuente de ingreso. La Aresep deberá
21 presentar en las subsiguientes solicitudes de aprobación de cánones de
22 regulación, información detallada sobre el origen y la aplicación de los recursos
23 del superávit obtenido en el periodo t-2, incorporados en la propuesta de
24 cánones. Lo anterior con el propósito de hacer que los recursos sean trazables
25 al mayor nivel de detalle posible y cumplir con lo estipulado en los artículos 5 y
26 11 de Reglamento supracitado, en cuanto a la necesidad de contar con un
27 sistema de costeo que permita determinar el costo de cada una de las
28 actividades ordinarias y especiales, que constituyen los programas y proyectos
29 propios de la gestión del ente regulador identificados por cada área de
30 regulación tal como lo indica el artículo 82 de la Ley No.7593 y la razonabilidad

1 que deben tener los cálculos efectuados para determinar el proyecto de
2 cánones de conformidad con el sistema de costeo utilizado.”

3
4 **n. Indemnizaciones por juicios.** Remitir informe revisado y actualizado con la
5 estimación de pagos de indemnizaciones por juicios que incluya la previsión
6 realista de los procesos en la etapa de ejecución de sentencia, con cuantía
7 conocida, de manera que se pueda cumplir con las obligaciones legales
8 derivadas de dichos procesos.

9
10 **ñ. Consultorías.** Solo se permitirá la contratación de consultorías por vía de
11 excepción, cuando sean indispensables para el logro de los objetivos
12 estratégicos y cuando las acciones previstas en las mismas no puedan
13 realizarse con recursos internos. Las excepciones deberán presentarse con las
14 justificaciones que corresponda ante el jerarca superior administrativo, quién
15 dará la autorización.

16
17 **o.** Cuando sean aplicables a la Aresep, se atenderán las medidas de contención
18 del gasto público que emita el Poder Ejecutivo.

19
20 **6.** Con base en la información recibida, realizar la distribución del monto global
21 aprobado por la CGR acorde a los criterios de proporcionalidad y equidad entre
22 las empresas que ejecuten la actividad regulada.

23 **ACUERDO FIRME.**

24
25 *A las nueve horas y veinticinco minutos se retiran del salón de sesiones, el señor*
26 *Ricardo Matarrita Venegas y las señoras Guisella Chaves Sanabria y Conchita*
27 *Villalobos Segura.*

28
29 *A partir de este momento, ingresan los integrantes de la Fuerza de Tarea de la*
30 *Metodología de Buses (FTMB): Edward Araya Rodríguez, Marlon Yong Chacón, Juan*

1 *Carlos Pereira, Eduardo Andrade Garnier, Adriana Martínez Palma, Daniel Fernández*
2 *Sánchez, Paolo Varela Brenes, Eddy Víquez Murillo, Andrés Obando Chaves, Gilbert*
3 *Retana Chaves; a participar en la presentación del tema objeto del siguiente artículo.*
4 *Asimismo, ingresa el señor Enrique Muñoz Aguilar.*

5

6 **ARTÍCULO 4. Presentación preliminar de la propuesta de protocolo de demanda**
7 **y modificación a la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas,**
8 **modalidad autobús.**

9

10 La Junta Directiva conoce de los oficios OF-381-CDR-2018, OF-382-CDR-2018, OF-
11 0760-RG-2018 y OF 0761-RG-2018, todos del 22 de agosto de 2018, mediante los
12 cuales la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, remite la
13 propuesta de protocolo de demanda y de la modificación a la Metodología para Fijación
14 Ordinaria de Tarifas, modalidad autobús.

15

16 Ante una consulta de la señora **Sonia Muñoz Tuk** en torno a que si el oficio 375-CDR-
17 2018 fue el que se reemplazó con el oficio 381-CDR-2018, el señor **Roberto Jiménez**
18 **Gómez** responde que sí, ese oficio sustituye el 375-CDR-2018.

19

20 El señor **Daniel Fernández Sánchez** inicia la exposición e indica que en esta
21 oportunidad se presentarán los siguientes puntos referentes a la propuesta:

22

- 23 1. Costos de los estudios de calidad del servicio.
- 24 2. Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte.
- 25 3. Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta.
- 26 4. Sistema automatizado de conteo de pasajeros.
- 27 5. Volumen de pasajeros, carreras y fraccionamientos.
- 28 6. Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento.

29

1 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si los costos de los estudios de calidad del
2 servicio, se habían modificado en la RJD-060-2018, a lo que el señor **Daniel**
3 **Fernández Sánchez** responde que no, sólo en la RJD-035-2016.

4

5 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta cuál es el problema concreto que se presenta
6 con los estudios de calidad, debido a que en la justificación no está específico.

7

8 El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica que se proponen tres cambios, pero que
9 una primera parte es la redacción, se habla y se precisa de que es el estudio de calidad
10 que hace el Consejo de Transporte Público (CTP) propiamente.

11

12 El señor **Pablo Sauma Fiatt** insiste en que necesita saber cuál es el problema, no los
13 cambios.

14

15 El señor **Daniel Fernández Sánchez** responde que, primeramente cuando hay un
16 contrato en dólares, no se tiene especificado cómo pasar a colones, porque la
17 metodología no establece cómo hacerlo. Asimismo, se refiere al segundo problema,
18 que es cuando no se sabe exactamente cuál es el estudio de calidad a utilizar, debido
19 a que es uno al año; en este caso, si la empresa no se ha presentado en un año podría
20 hacerlo en el próximo y tener dos estudios de calidad. En esta propuesta, se está
21 precisando que es el estudio que esté vigente, al día de la celebración de la audiencia
22 pública.

23

24 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que el problema es que no se precisa cuál
25 estudio de calidad aplicar, en caso de que haya dos estudios o más.

26

27 El señor **Daniel Fernández Sánchez** menciona el tercer problema y explica que se ha
28 estado en conversaciones con el Consejo de Transporte Público (CTP) y éste ha dicho
29 que el decreto ejecutivo que existe se va a cambiar; y es la razón por la cual en el

1 documento se está agregando “o la norma que lo sustituye”; para que, en caso de que
2 se cambie, poder aplicarlo.

3

4 Además, explica el cuarto problema e indica que a raíz de un recurso que interpuso la
5 empresa Transvi, en el cual se argumentó que en la RJD-035-2016, se establece que
6 el estudio de calidad del servicio, es parte de los requisitos de admisibilidad.

7

8 Sin embargo; aclara que hay un decreto que establece que se tiene que reconocer el
9 estudio; por lo tanto, el problema sería que si una empresa se presenta hoy a que se
10 le reconozca un estudio de calidad, no sería posible, porque primero debe modificarse
11 los requisitos de admisibilidad para incluirlo.

12

13 El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que el problema es que el estudio de calidad
14 no está entre los requisitos de admisibilidad.

15

16 El señor **Daniel Fernández Sánchez** menciona que, además hay un decreto que exige
17 que se reconozca, de manera que se está eliminando como requisito de admisibilidad.

18

19 Agrega que actualmente *“el reconocimiento tarifario se dará una vez que dichos*
20 *estudios de calidad de servicio sean establecidos como parte de los requisitos de*
21 *admisibilidad de las solicitudes de fijación tarifaria”*. Así las cosas, serán reconocidos
22 hasta que sean parte de los requisitos de admisibilidad.

23

24 La señora **Carol Solano Durán** agrega que, existen dos resoluciones: una en torno a
25 los requisitos de admisibilidad, que originalmente había emitido el Regulador General,
26 años atrás, cuando este tenía la competencia. Posteriormente, la Junta Directiva la
27 complementó, específicamente para autobuses, pero no están los estudios de calidad,
28 porque eso es previo a la metodología. Explica que cuando se establece la
29 metodología se dice “se va a reconocer el estudio de calidad pero hasta que sean
30 establecidos como parte de los requisitos de admisibilidad”.

1

2 Además, indica que también es una competencia de la Junta Directiva; por lo tanto, la
3 resolución de la metodología deja supeditado a que se reconozca como requisito de
4 admisibilidad, lo cual no se ha hecho.

5

6 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si la Junta Directiva es la competente para
7 establecer los requisitos de admisibilidad.

8

9 La señora **Carol Solano Durán** responde que sí, es competencia de la Junta Directiva.

10

11 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si el Reglamento Interno de Organización y
12 Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano
13 Desconcentrado (RIOF), lo establece como competencia de la Junta Directiva.

14

15 La señora **Carol Solano Durán** agrega que ese estudio de calidad es un costo
16 necesario para prestar el servicio y se lo exige el Consejo de Transporte Público a los
17 operadores.

18

19 El señor **Robert Thomas Harvey** indica que el órgano competente para dictar lo que
20 sea vinculante, es el que debe fijar las reglas, el que las ejecuta puede ser cualquiera;
21 es una cuestión de competencia. Es decir, que si es la Junta Directiva es la que
22 aprueba la metodología; es la que establece las reglas por una cuestión de lógica.

23

24 El señor **Roberto Jiménez Gómez** añade que este caso es consistente con un recurso
25 de apelación que se resolvió, en el cual se solicitaba el reconocimiento de los estudios
26 de calidad, lo cual no procedía porque no estaba en los requisitos de admisibilidad; por
27 lo que, con la propuesta en discusión, se subsanaría este aspecto.

28

29 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta por qué se establecen los contratos en
30 dólares para hacer los estudios de calidad.

1

2 El señor **Daniel Fernández Sánchez** responde que el Consejo de Transporte Público
3 indica que muchas de las facturas, las empresas las cobran en dólares.

4

5 El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta, cómo se convierte luego a colones.

6

7 La señora **Xinia Herrera Durán** se cuestiona si es por el monto de cada factura o si el
8 mismo Consejo de Transporte Público (CTP) establece una tabla con un valor para los
9 estudios.

10

11 El señor **Marlon Yong Chacón** responde que ya se estableció un tope.

12

13 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si ese tope está definido en dólares o en
14 colones.

15

16 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que está definido en dólares; pero desde
17 el punto de vista de la aplicación hay dos problemas: i) que la metodología esté
18 alineada con lo que indica el decreto y ii) que la resolución de los requisitos de
19 admisibilidad y metodología, también se encuentre alineada.

20

21 Añade que el problema de alineación de la metodología con el decreto, es que el
22 decreto establece que el Consejo de Transporte Público tiene que fijar las tarifas para
23 el pago de los peritos que realizan los estudios de calidad; es decir, que en este
24 momento, se habla de hacer estudios una vez al año; pero podrían darse más estudios
25 de calidad; por lo tanto, el tema es que la metodología se alinee a lo que establece el
26 decreto.

27

28 Además, aclara que en el tema de los requisitos de admisibilidad, es que existiendo
29 un decreto que es algo superior y que es una obligación contractual de las empresas;

1 los requisitos de admisibilidad deben estar alineados con la metodología y con la
2 normativa general.

3

4 Explica que la Junta Directiva le solicitó a la Intendencia de Transporte (IT), que le
5 hiciera una nueva prevención al Consejo de Transporte Público, solicitándole las tarifas
6 de los peritos. Menciona que la IT cumplió, para lo cual remitió un oficio dirigido a la
7 Junta Directiva. Agrega que el Consejo de Transporte Público contestó en los mismos
8 términos que lo había hecho anteriormente; es decir, que es la factura; sin embargo,
9 hay un nuevo acuerdo del CTP, que establece un tope máximo para los estudios de
10 calidad, dependiendo del tipo y tamaño de ruta.

11

12 Indica que esos topes están fijados en dólares, por lo que para entender cómo sería el
13 reconocimiento de la aplicación de estos estudios, lo que está definiendo el Consejo
14 de Transporte Público es factura por factura, empresa por empresa; pero con un tope.

15

16 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta al señor Enrique Muñoz Aguilar, si desde su
17 punto de vista, en la aplicación, esta propuesta soluciona los problemas.

18

19 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que sí le parece que soluciona los
20 problemas; pero, sí se debe aclarar que se estaría tomando la factura que viene del
21 Consejo de Transporte Público; es decir, que se estarían ajustando a lo que este ente
22 definió.

23

24 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que la Fuerza de Tarea al elaborar la
25 presente propuesta, mantuvo conversaciones con el Consejo de Transporte Público,
26 ya que es quien tiene que fijar la tarifa y lo hacen fijando topes y posteriormente
27 pasarán las facturas. Entiende que le comunicaron a la Intendencia de Transporte el
28 acuerdo mediante el cual establecieron esos topes y la Fuerza de Tarea se apegó a
29 dicho acuerdo.

30

1 Por otro lado, indica que si una empresa no solicita tarifa este año; pero, sí lo hacen
2 al siguiente año, se está precisando que se reconoce la factura del estudio de calidad
3 que esté vigente; es decir, si no se han presentado durante 10 años o por 4 o 3 años,
4 porque no han venido, entonces se le reconoce la factura del estudio que esté vigente
5 y no de ahí para atrás, si no se presentó el año vigente no se puede reconocer.

6

7 La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que, adicionalmente ella tiene otro criterio,
8 porque esto es una situación fáctica; están los requisitos de admisibilidad y el tema es
9 que es una obligación de la Autoridad Reguladora de reconocerlo, porque está en el
10 contrato de concesión, de acuerdo con lo que explicó el señor Enrique Muñoz. Así las
11 cosas, considera que sí tiene que incluirse esa justificación.

12

13 El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que, en general lo que se busca es
14 ajustarse más y seguir ese camino en lo que es el contrato de concesión.

15

16 La señora **Sonia Muñoz Tuk** añade que la Autoridad Reguladora debe tarifar lo que
17 el contrato de concesión obligue al regulado.

18

19 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que una gran necesidad que tiene la
20 metodología; es que esté alineada totalmente al contrato de concesión. Considera que
21 es difícil que el ente rector suministre la información para tarifar, lo cual genera
22 problemas de aplicación de la metodología. Insiste en que se debe alinear para tratar
23 de aclarar y mejorar la relación para tarifar.

24

25 La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si el tipo de cambio que se va a tomar en los
26 estudios, es el del día que consigna la factura o el de la audiencia pública.

27

28 El señor **Daniel Fernández Sánchez** responde que el tipo de cambio a utilizar será el
29 vigente a la fecha de la factura.

30

1 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta que si el Consejo de Transporte Público,
2 estableció que para empresas de tamaño “b”, son \$5000, y ésta paga el estudio de
3 calidad por ese monto; se lo rechazan porque estaba mal hecho, o el Consejo de
4 Transporte Público lo tiene dentro de sus pendientes y no lo ha revisado; la empresa
5 “b”, se presente a la Aresep con la factura de \$5000 ¿qué se hace, si se le va a
6 reconocer dentro de la tarifa ese monto?

7

8 El señor **Edward Araya Rodríguez** responde que si presenta la factura sí se le
9 reconoce; caso contrario no, porque de la factura se toma la fecha.

10

11 El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que tiene que estar vigente y eso implica
12 que tiene que estar aprobado y recibido conforme por el Consejo de Transporte
13 Público.

14

15 La señora **Sonia Muñoz Tuk** menciona que ese punto se debe agregar.

16

17 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que así se indicó; el estudio vigente
18 aprobado por el Consejo de Transporte Público y el valor que se toma, es el que se
19 pagó con la fecha de la factura, respetando los topes del CTP.

20

21 El señor **Robert Thomas Harvey** consulta si se están refiriendo solamente a facturas
22 físicas, ya que, aclara que también hay facturas electrónicas y a partir del año entrante
23 no habrá facturas físicas, sólo digitales; en ese sentido, consulta cómo se garantizaría
24 que una de esas facturas tiene la autenticidad para que tenga valor legal.

25

26 El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que se haría la misma forma que se hace
27 con la factura física en este momento; se tiene que hacer un proceso de análisis,
28 verificación de la documentación.

29

1 El señor **Robert Thomas Harvey** indica que cuando es papel, este por sí mismo es
2 plena prueba, pero cuando son “*byte*”, ceros y unos, es diferente; por lo que insiste en
3 que se deben tener protocolos de seguridad, que la base de datos en la que se van a
4 recibir las facturas o que impreso no va a poder ser si cambia la legislación; aclara que
5 ya cambió, pero lo que hay es un plazo para sustituir las factura físicas por las digitales.

6

7 La señora **Xinia Herrera Durán** considera que no es un tema de una factura, debe
8 haber un acuerdo del CTP que el operador tendrá que aportar donde fue autorizado.

9

10 La señora **Sonia Muñoz Tuk** aclara que de igual forma, tiene que presentar la factura
11 para que se le pueda legalmente reconocer.

12

13 El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que el procedimiento sería de la siguiente
14 manera: el estudio de calidad del Consejo de Transporte Público, es una normativa
15 que establece el contrato de concesión, eso ya ha sido desarrollado y normado por
16 ese ente; pero se presentan ante la Aresep por una necesidad de que es un
17 requerimiento del contrato de concesión y existía ambigüedad en ese reconocimiento.

18

19 Agrega que, con esta propuesta, lo que se está aclarando es que tiene que ser un
20 estudio de calidad aprobado por el CTP y debe ser la misma factura que se presenta.

21 El tipo de cambio es el de la fecha de la factura y con esto la Aresep reconoce ese
22 rubro de costo cuando se presenta la solicitud tarifaria.

23

24 Aclara que, también se está indicando que anteriormente se tenía como un requisito
25 de admisibilidad y había ambigüedad con el contrato de concesión; razón por la cual
26 se está corrigiendo. De tal forma, cuando una empresa solicite tarifas, el rubro del
27 costo del estudio de calidad, vía factura, se tendrán que desarrollar todos los
28 mecanismos de verificación respectiva e incluso, habrá que analizar si se necesita
29 alguna charla o curso de factura electrónica; si fuese el caso, se hará, se desarrollará
30 y entrará como parte de los costos, Trae a colación un recurso que resolvió la Junta

1 Directiva en el cual se un análisis jurídico y se determinó que el recurrente llevaba la
2 razón; y se le tuvo que reconocer el costo del estudio de calidad, ya que está en el
3 contrato de concesión.

4

5 La señora **Anayansie Herrera Araya** realiza una observación en el sentido de que, en
6 el caso de las facturas electrónicas para servicios profesionales, ya está vigente; es
7 decir, para este momento, cualquier factura de ese tipo de estar en formato digital.

8

9 La señora **Xinia Herrera Durán** considera que sería más precisa la redacción si se
10 indica: “vigente el aprobado por el Consejo de Transporte Público”.

11

12 La señora **Sonia Muñoz Tuk** advierte que sería conveniente que la Fuerza de Tarea
13 se informe sobre el procedimiento y demás detalles que tiene el Ministerio de Hacienda
14 respecto de la factura digital.

15

16 Por otro lado, consulta sobre el texto que dice “en caso de que no se conozca la fecha
17 de la factura, se utilizará la fecha del informe técnico”; es decir, una factura para que
18 pueda ser reconocida, tiene que tener fecha.

19

20 El señor **Edgar Gutiérrez López** comenta que, se supone que si presentaron el
21 informe, el servicio se pagó.

22

23 El señor **Robert Thomas Harvey** señala que eso sería ilegal, porque el Código de
24 Comercio regula la factura y le da un valor jurídico, por lo que, un informe del Consejo
25 de Transporte Público, no sustituye una factura, debido a que la misma está regulada,
26 tiene la naturaleza y los efectos jurídicos pertinentes.

27

28 El señor **Edward Araya** añade que lo que se está indicando, es que sea aprobado por
29 el Consejo de Transporte Público. Se establece que sea el estudio de calidad vigente.

30

1 El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que para evitar las interpretaciones de la
2 palabra “vigente” sugiere se sustituya por “debidamente aprobado por el Consejo de
3 Transporte Público.

4

5 La señora **Sonia Muñoz Tuk** insiste en que hay que excluir de la modificación a la
6 metodología de autobuses, la posibilidad de aceptar una factura sin fecha.

7

8 El señor **Roberto Jiménez Gómez** concuerda con lo externado por la señora Muñoz
9 Tuk.

10

11 El señor **Pablo Sauma Fiatt** solicita que en la justificación se incluyan los 4 puntos
12 concretos; ya que, considera no está tan claros. Para todos los puntos que se
13 presenten, va a solicitar se indique el problema-solución directo y concreto.

14

15 El señor **Edgar Gutiérrez López** señala que más que problema es la “razón por la
16 cual”.

17

18 El señor **Pablo Sauma Fiatt** concuerda con el señor Gutiérrez López, que indique la
19 razón o la motivación, y qué es lo que se propone hacer; eso debe constar en la
20 justificación.

21

22 El señor **Daniel Fernández Sánchez** continúa con la exposición y explica lo
23 concerniente al segundo cambio propuesto, el cual consiste en la eliminación del valor
24 tope máximo por tipo de unidad de transporte.

25

26 La señora **Sonia Muñoz Tuk** sugiere que se debe agregar un cuadro comparativo que
27 contenga la metodología vigente y la propuesta para poder revisar.

28

29 El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que así se ha hecho en toda la exposición.

30

1 La señora **Sonia Muñoz Tuk** solicita se incluya en la justificación, los problemas y las
2 soluciones; además, excluir la aceptación de las facturas sin fecha, y por último,
3 verificar el trámite de facturas electrónicas en el Ministerio de Hacienda para saber si
4 se debe incluir algún aspecto en esta modificación a la metodología.

5

6 El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara en cuanto al tema de factura electrónica,
7 este no se modifica; lo que se da es el rigor al uso del instrumento de la factura
8 electrónica, debido a que anteriormente era una factura física; por lo tanto, considera
9 hay que consignarlo solamente como factura.

10

11 Retoma los comentarios del señor Robert Thomas Harvey y la señora Sonia Muñoz
12 Tuk, en el sentido de que se tiene que normar todo el tratamiento de las facturas
13 electrónicas; para lo cual, la Administración tomará una serie de medidas para
14 homologar todos los procedimientos.

15

16 La señora **Xinia Herrera Durán** comenta que, si se exige un estudio de calidad
17 aprobado por el CTP, para qué la Aresep se va a involucrar en el tema de la factura;
18 considera que lo mejor es coordinar con el CTP; ya que sería muy complejo entrar en
19 la validación de las facturas.

20

21 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que, según lo que ha conversado con
22 personeros del CTP; se ha establecido un “techo” en los costos de los estudios; ya que
23 hay varias empresas que los realizan. Algunas pueden cobrar entre \$3000 a \$4000;
24 por lo tanto, la Aresep sí tiene que ver el tema de la factura, porque no es un precio
25 estandarizado; el precio depende de la empresa que brinde el servicio.

26

27 La señora **Xinia Herrera Durán** manifiesta que si el CTP aprobó un estudio, la
28 empresa necesariamente tuvo que haber entregado la liquidación o la documentación
29 antes; es la razón por la que se cuestiona para qué la Aresep va a revisar facturas.

30

1 El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que hay un acto de solicitud tarifaria de
2 cada prestador, quien está obligado a presentar toda la documentación; y de esta es
3 la aprobación de estudio por parte del CTP, como el valor que en este caso se validó
4 que es una factura con un tope.

5

6 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si el prestador, al presentar el estudio de
7 calidad ante el CTP, adjunta las facturas.

8

9 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que, desde el punto de vista de lo que
10 sucede en la realidad, actualmente el CTP remite a la Intendencia de Transporte los
11 estudios de calidad, que son conocidos por la Junta Directiva del CTP; quien
12 posteriormente, toma un acuerdo el cual es notificado a la IT. Agrega que, en principio,
13 todas las rutas, tienen que cumplir en presentar el estudio de calidad.

14

15 El señor **Edward Araya Rodríguez** precisa lo que dice la propuesta: *“Para obtener el
16 costo mensual de los estudios de calidad del servicio, deberá de utilizarse el costo
17 anual del estudio que determine el CTP para el conjunto de rutas o ramales con flota
18 unificada vigente al momento de la audiencia pública del estudio tarifario, dividiendo
19 el monto entre doce”*.

20

21 Insiste en que es lo que determine el CTP, no lo que diga la factura. Además, recalca
22 que hay que incluir que es “aprobado por el CTP”. indica que en realidad la factura se
23 está utilizando para precisar el tipo de cambio al momento del pago, pero la propuesta
24 es lo que determine el CTP.

25

26 El señor **Robert Thomas Harvey** señala que, el problema es que, dice que el valor en
27 dólares que tiene la factura, va a servir para poder hacer la conversión al tipo de
28 cambio.

29

1 El señor **Edward Araya Rodríguez** consulta cuál es el problema, porque si viene en
2 dólares solo se hace la conversión al tipo de cambio y si viene en colones se paga en
3 colones.

4

5 El señor **Robert Thomas Harvey** indica que, lo que se está diciendo es que no viene
6 en la factura, lo que viene es un acuerdo del CTP.

7

8 El señor **Roberto Jiménez Gómez** recapitula e indica que hay una aprobación del
9 estudio de calidad del CTP; ese estudio es del año vigente. Así las cosas, hay varios
10 aspectos por precisar: cuánto cuesta que puede venir en dólares y lo que explicó el
11 señor Edward Araya, es lo que dijo el CTP; pero puede darse el caso de que la factura
12 esté en dólares; por lo tanto, lo que procede es precisar el valor en dólares de la fecha
13 que se indicó.

14

15 El señor **Edward Araya** agrega que la Fuerza de Tarea coordinó con el CTP, para que
16 ingresen este tema de la factura en el acuerdo.

17

18 La señora **Sonia Muñoz Tuk** insiste en que siendo así, se puede eliminar el tema de
19 la factura.

20

21 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que la factura solamente se menciona para
22 definir la fecha del tipo de cambio. Con el manejo del tipo de cambio en todos los
23 casos, se han tenido que hacer modificaciones a la metodología. Con esta propuesta
24 lo que se está precisando es que es un estudio del CTP, el monto que aprueba, si tiene
25 factura y está en dólares, se toma es el valor al tipo de cambio de la fecha de la factura.

26

27 La señora **Sonia Muñoz Tuk** aclara que la discusión de este tema radica en que se
28 había estipulado en la propuesta que, en caso de que no se conozca la fecha de la
29 factura, se utilizará la fecha del estudio, pero si viene del CTP, no hay problema porque
30 ya no se va a aceptar la factura sin fecha.

1

2 El señor **Daniel Fernández Sánchez** señala que, en cuanto a los estudios de calidad,
3 esta Junta Directiva había consultado qué pasaba si los valores tuvieran otra moneda;
4 es decir, que no fuera ni dólares ni colones, en ese sentido da lectura a la siguiente
5 propuesta: *“En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se
6 encuentre expresado en una moneda internacional distinta al dólar de los Estados
7 Unidos, se debe de convertir la moneda a dólares de los Estados Unidos utilizando el
8 “tipo de cambio del dólar estadounidense para otras monedas”, establecido por el
9 BCCR, a la fecha de la factura de dicho estudio. En caso de que no se conozca la
10 fecha de la factura, se utilizará la fecha del informe técnico en el que el CTP determine
11 el costo. Una vez que se cuente con el monto en dólares estadounidense, se aplica el
12 criterio establecido en el párrafo anterior para convertir el monto de dólares a colones.
13 Para efectos tarifarios se reconocerá un estudio de calidad por año”*.

14

15 El señor **Daniel Fernández Sánchez** continúa con la exposición y retoma el segundo
16 cambio propuesto, que corresponde a la eliminación del valor tope máximo por tipo de
17 unidad de transporte.

18

19 Explica que cuando se calcula el valor de los autobuses tipo 2, se toma el promedio
20 de todas las unidades, teniendo claro que el valor lo establece el Ministerio de
21 Hacienda, se obtiene el promedio de todas las unidades y se establece el valor
22 promedio que se le suman dos desviaciones estándar y ese se considera un valor tope;
23 es decir, que no se reconoce ninguna unidad que supere ese tope.

24

25 Considera que el problema encontrado en este caso, es que hay unidades que; por
26 ejemplo, con la nueva corriente de buses eléctricos, cuyo precio es más alto que esos
27 valores tope, quedarían por fuera y no se podrían reconocer aún.

28

29 El señor **Robert Thomas Harvey** consulta si no hay manera de que el concedente
30 diga que es ese el bus que tiene que usar y hay que reconocer otros costos.

1

2 La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que la autorización de los autobuses que forman
3 la flota óptima no se hace en la Aresep.

4

5 El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que, lo que se genera es una distorsión
6 a la hora de hacer esa manipulación.

7

8 La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que la justificación es la autorización que hace la
9 administración concedente, de tal o cual bus, etc.

10

11 El señor **Roberto Jiménez Gómez** recalca que la Aresep tiene que alinearse con lo
12 que establece el contrato de concesión, con la metodología; en este caso, hay una
13 serie de características y condiciones especiales; se han visto casos de buses
14 urbanos, rurales, etc., y el valor puede ser distinto; aunado a ello, las características
15 nacionales para tener nuevas tecnologías, tienden a hacer los precios mayores y si se
16 utiliza ese instrumento, sería una distorsión o se vería como una limitación hacia estas
17 tecnologías.

18

19 El señor **Pablo Sauma Fiatt** considera que eso es lo que se debe indicar; pero la
20 justificación dice: “la metodología vigente establece en la sección 4.9.2 que el valor
21 tarifario de un autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2 corresponderá al mínimo
22 entre el valor de mercado definido por el Ministerio de Hacienda y el tope por el
23 Consejo de Transporte Público”. Además, lo que establece el Plan Nacional de
24 Energía, pero falta indicar es que “dada la promoción de la utilización de la energías
25 limpias que se está promoviendo, cuyo precio puede ser más alto, esto constituirá un
26 obstáculo para la implementación, entonces la solución es esta”, considera que esa es
27 la justificación.

28

29 El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica que se indicó algo similar.

30

1 El señor **Pablo Sauma Fiatt** opina que esa es la solución, pero la Fuerza de Tarea no
2 está planteando el problema; el texto dice: “En apego a lo anterior y considerando que
3 los instrumentos de regulación deben incorporar criterios de sostenibilidad
4 ambiental...”. Considera que es cierto, pero ese no es el punto, porque si se habla de
5 querer incorporar criterios ambientales y de sostenibilidad ambiental e incentivos para
6 la eficiencia, eso se tiene que hacer en todo lo que haga la Aresep. Por lo anterior,
7 solicita que sea redactado en el orden que corresponde.

8

9 El señor **Roberto Jiménez Gómez** insiste en que, en general, eso ha ocurrido en otros
10 planteamientos, las propuestas de cambio generalmente han estado correctas en casi
11 todos los casos, lo que ha faltado es concretar el problema, cuál es la limitación y cuál
12 es la solución; además que debe haber un resumen.

13

14 El señor **Pablo Sauma Fiatt** responde que el orden está cambiando, se indica lo del
15 Plan de Nacional de Energía, pero no explican por qué; se tiene que definir cuál es el
16 problema y la solución.

17

18 Por otra parte, consulta qué implicaciones tienen estos cambios sobre las tarifas, más
19 allá de los ajustes; por ejemplo, si la empresa tiene autobuses eléctricos que realmente
20 han sido más caros, eso va a afectar porque se presentan a solicitar tarifa y se les
21 reconoce con valores más altos; pero ¿qué pasa con los demás? en el sentido de que
22 se puede abrir portillos para que soliciten buses más caros.

23

24 El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, en la situación actual, las
25 desviaciones no son tan relevantes; es decir, los valores actuales respecto de los
26 anteriores, según la Intendencia de Transporte, es alto. Para un empresario sí podría
27 ser importante, pero el peso relativo no es tan fuerte; se está investigando a través del
28 Banco Mundial, es que por ser tecnologías tan nuevas (en el caso de buses eléctricos),
29 hay que valorar a futuro a nivel masivo, medios de medición de los costos distintos;

1 porque por un lado aumenta el valor del activo, pero por otro lado, el mantenimiento
2 de motores eléctricos es significativamente más bajo.

3

4 El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que eso se modificará cuando haya que
5 hacerlo, lo que le preocupa y por eso es la pregunta, de si tendrá alguna implicación
6 sobre la posibilidad de que aun no teniendo buses eléctricos o de otro tipo de
7 tecnología limpia “c”, traigan buses más caros. Porque se está abriendo la opción para
8 todos los buses o específicamente para esos buses.

9

10 El señor **Marlon Yong Chacón** responde que se hace para todos los buses, pero
11 efectivamente se limitan a un tope.

12

13 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, es el ente rector quien tiene que
14 determinar el tipo de buses y las características; en caso de reconocer más o menos
15 de lo que el ente rector define, se entraría en un problema en el cumplimiento de
16 contrato que se tiene y la definición de lo que debe ser por parte del ente rector.

17

18 El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que la justificación es a partir de los buses
19 amigables con el ambiente, pero se abre un portillo para otros buses.

20

21 El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que hay una política para pasar de Euro
22 III a Euro V y ese proceso es un esfuerzo abrupto que se está haciendo y constituye
23 un esfuerzo que va en la línea con la sostenibilidad y la disminución de emisiones. Al
24 respecto, algunos sectores han indicado que es fuerte para el país.

25

26 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que, se podría hacer el cambio metodológico
27 aclarando que cuando se trate de buses de nuevas tecnologías, se amplía el tope.

28

29 El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que sí hay una distorsión en los existentes.

30

1 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que no se han visto datos de ese tema.

2

3 La señora **Sonia Muñoz Tuk** solicita que en todas las justificaciones se indique que
4 es potestad de la administración concedente autorizar la flota en este caso; porque
5 tienen una flota autorizada placa por placa y la Aresep tiene que tarifarla. Recuerda
6 que en el pasado, había un tope y se ha determinado que para cumplir con el servicio
7 al costo, tiene que tarifarse los buses y los costos que están en el contrato de
8 concesión se deben reconocer.

9

10 Por otra parte, indica que el Plan Nacional de Transporte Eléctrico dice que en año y
11 medio se tiene que llegar a un porcentaje no menor del 5% de la flota de cada una de
12 las empresas reguladas; por lo que, si fueran 10 autobuses, cuánto va a significar para
13 la ruta que el CTP autorizó o ese 5% de autobuses eléctricos, cuánto va a significar en
14 la tarifa. Además, los operadores para el caso de los autobuses eléctricos no van a
15 tener ciertos costos; como por ejemplo, del aceite; pero la inversión en la unidad es
16 muchísimo más alta.

17

18 El señor **Roberto Jiménez Gómez** recuerda que en dos sesiones anteriores, la
19 información de las variaciones se había dado, la Fuerza de Tarea se refirió a esos
20 factores; por lo tanto, solicita se aclare, porque considera que es un valor no tan alto,
21 pero que las personas han cuestionado y no está ajustado a lo que dice el contrato.

22

23 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** manifiesta que, la Intendencia de Transporte ha
24 calculado el valor de los buses con base en los datos del Ministerio de Hacienda, así
25 que en las dos resoluciones que se han dictado en el 2016 y 2017, para 682 buses
26 solamente en 25 casos (3,7%), esos valores han superado el tope. Aclara que se habla
27 sobre la flota vigente, que es de buses de diésel.

28

1 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si el incremento del valor de la flota, se
2 presenta por adquirir buses más amigables con el ambiente, o porque compran buses
3 más caros que el precio que señala la factura del Ministerio de Hacienda.

4

5 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que son los buses que el CTP autorizó
6 para las tecnologías actuales, que según lo establecido, tendría que ser mínimo buses
7 Euro III e ir avanzando a buses Euro V; menciona que no hay unidades reconocidas
8 como buses eléctricos o alguna otra tecnología.

9

10 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si el valor del bus de tecnología tradicional
11 tocó techo con el tope que está autorizado en la metodología.

12

13 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que sólo en 25 casos lo han superado.

14

15 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si con el cambio en la metodología, a esos
16 25 casos se les tendría que reconocer un mayor valor de la flota.

17

18 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que todos los buses entrarían.

19

20 El señor **Eddy Víquez Murillo** explica que, respecto de la fijación de los valores, la
21 primera ocasión fueron los buses 2016 en donde ningún autobús sobrepasó los valores
22 tope; la segunda que se calculó que fueron los buses 2017 y son esos 25 casos que
23 mencionó el señor Enrique Muñoz, los cuales sobrepasaba entre ¢500.000 y
24 ¢1.000.000 el valor promedio, que es alrededor de un 2% del valor.

25

26 Agrega que, la Fuerza de Tarea realizó algunas simulaciones que posteriormente se
27 presentarán, en las cuales, en algunos casos, ese valor tope incide y en otras no; por
28 lo que, tarifariamente se podría ver el impacto en esos casos.

29

1 La señora **Xinia Herrera Durán** argumenta que, lo que debe corregirse es la
2 justificación, porque sólo está dirigida a la parte ambiental.

3

4 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta sobre la importancia de entender de dónde
5 salió ese valor tope.

6

7 El señor **Pablo Sauma Fiatt** resalta que eso es lo importante, saber cuál es el origen
8 de todo eso en el modelo vigente.

9

10 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** informa que surgió de reuniones con el CTP, porque
11 había una preocupación. Recuerda que en el modelo econométrico, si la ruta era
12 urbana, toda la flota se asignaba como urbana; al considerar los valores del Ministerio
13 de Hacienda, la Intendencia de Transporte tomaba la placa del bus autorizado por el
14 CTP y tomaba el valor del Ministerio bus por bus y placa por placa.

15

16 Agrega que, el CTP en esa oportunidad, externó su preocupación de que podía haber
17 rutas que tuvieran buses que no estuvieran acorde con la clasificación, por lo que
18 propusieron establecer un tope. Explica que, posteriormente, en una reunión con el
19 CTP, consideraron esa inquietud y se logró un acuerdo; en el sentido de que dicho
20 ente tomó la decisión de que toda la renovación de la flota tenía que ajustarse
21 estrictamente a la categoría de la ruta; así en principio, una ruta urbana, solamente
22 podría tener buses urbanos. Le parece que el acuerdo del CTP fue en el 2015.

23

24 El señor **Marlon Yong Chacón** agrega que, con el modelo econométrico, la
25 Intendencia de Transporte tomaba el valor del bus con la factura, entonces había
26 diferentes valores de bus para cada una de las categorías y las cinco clasificaciones
27 que hay.

28

29 Posteriormente, se acordó que se reconociera el valor del Ministerio de Hacienda,
30 debido a que es el valor demostrado del costo real del autobús; luego, efectivamente,

1 en discusiones con el CTP, el señor Sebastián Urbina fue quien propuso que con el fin
2 de prever que los oferentes de los servicios no se excedieran, solicitó que se incluyera
3 el valor tope y así se hizo. El punto era tener un nivel estándar de calidad en los
4 diferentes tipos de la flota nacional.

5

6 El señor **Pablo Sauma Fiatt** reconoce que es cierto que antes se presentaban las
7 facturas proforma, pero se solucionó con las facturas del Ministerio de Hacienda, por
8 lo que, desde ese punto de vista, ya lo del valor máximo no, pero sí era por el tipo de
9 buses.

10

11 La señora **Sonia Muñoz Tuk** advierte que esos argumentos hay que explicarlos en la
12 justificación.

13

14 El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que sí, el motivo original, pero el tema es que
15 sigue sin entender cuál será la mejor solución, porque al eliminar el tope, no evita que
16 se de lo que se trata de evitar con la metodología vigente. Si fuera así, los empresarios
17 ya no van a tener un Euro V, sino un Trans – Urbano, aunque sea para usarlo en la
18 Periférica.

19

20 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que es un tema que se resuelve fácil,
21 primero, porque el CTP define el tipo y las características del bus y es el responsable
22 como ente rector; segundo, se evita volver a las facturas tomando el valor del Ministerio
23 de Hacienda.

24

25 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que el tema es si ponen el bus más caro y ya no
26 van a tener tope.

27

28 La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que la solución es; por ejemplo, si hay un bus
29 Euro III y el empresario compra un Euro VII; y el CTP lo autoriza es su responsabilidad;
30 considera que es muy importante el acercamiento con el Ministro de Obras Públicas y

1 Transportes y Aresep para analizar esos datos. Trae a colación, que en una sesión
2 anterior se planteó hacer una lista de asuntos para conversar con el señor Ministro de
3 Obras Públicas y Transportes, considera que éste es uno de los asuntos a tratar.

4

5 El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que ya se tiene una ley que indica que es
6 un 5% de los buses y en todas las rutas.

7

8 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que; por ejemplo, con la Ley 7600, desde los
9 años noventa estaba previsto que se instalaran rampas en los autobuses, lo cual tardó
10 aproximadamente alrededor de quince años.

11

12 La señora **Sonia Muñoz Tuk** insiste en que es un tema para conversar; así como lo
13 concierne a las implicaciones tarifarias de la eliminación del tope para el
14 reconocimiento del valor de los autobuses tipo 2.

15

16 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, en este momento están asumiendo lo
17 que el ente rector define, lo que legalmente corresponde y se debe considerar en la
18 aplicación tarifaria.

19

20 La señora **Sonia Muñoz Tuk** hace hincapié en que eso es una competencia de la
21 administración concedente.

22

23 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si hay riesgo con la metodología tal y como está.

24

25 La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que eso tiene que incluirse en la justificación
26 de la modificación.

27

28 El señor **Pablo Sauma Fiatt** se cuestiona que, si se elimina el tope ¿no tendría ninguna
29 implicación para el usuario?, porque mientras haya mejores buses, no tiene problema,

1 se paga por algo que se recibe; pero se cuestiona si hay alguna posibilidad de que el
2 usuario tenga que pagar más.

3

4 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, de los datos que se tienen y la
5 información que se puede usar, hasta este momento, solamente el 3,7% están por
6 encima de ese estándar; por lo que, con la información proporcionada y los datos de
7 los últimos años, no considera que pudiera ser un problema.

8

9 El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que hasta qué punto esto ha contribuido en el
10 crecimiento de ese porcentaje.

11

12 La señora **Xinia Herrera Durán** considera que este aspecto puede dejarse tal y como
13 se propone, pero que sí se debe cambiar la justificación.

14

15 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que la justificación es parte, pero sobre el
16 otro elemento que manifestó el señor Pablo Sauma; le consulta a la señora Xinia
17 Herrera Durán si para ella ¿se debe mantener tal cual está?

18

19 La señora **Xinia Herrera Durán** responde que lo que ella opine no interesa, debido a
20 que ella no tiene voto en esta sesión de la Junta Directiva.

21

22 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que es importante la opinión de la señora
23 Herrera Durán.

24

25 La señora **Xinia Herrera Durán** manifiesta que siendo así, la hubieran considerado en
26 los grupos de trabajo.

27

28 El señor **Marlon Yong Chacón** opina que, como indica el señor Pablo Sauma sí hay
29 un riesgo, pero, al igual que lo señaló la señora Sonia Muñoz, ese riesgo hay que

1 minimizarlo con las importaciones de buses con diferentes calidades, que satisfagan
2 al usuario y que tenga las implicaciones tarifarias que se podrían tener.

3

4 La señora **Sonia Muñoz Tuk** considera que, el problema es que la política de
5 exoneraciones a los autobuses no depende de la Aresep.

6

7 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si hay alguna forma de limitar o dejar esos
8 aspectos como están actualmente para todos los buses tradicionales y hacer una
9 propuesta específica para este tipo de buses Euro V, Euro VII, eléctricos, etc., en el
10 entendido de que no se tienen los precios de referencia.

11

12 El señor **Roberto Jiménez Gómez** externa su disconformidad con la desviación
13 estándar, desde el punto de vista de la formulación, señala que esa complicación que
14 se hace que “el promedio y dos desviaciones estándar”. Consulta si se puede usar el
15 promedio simple del valor del tipo de bus dado por el Ministerio de Hacienda,

16

17 El señor **Marlon Yong Chacón** responde que el valor se bajaría aún más.

18

19 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, lo analiza desde el punto de vista de
20 dos problemas: i) se está definiendo pasar al valor del Ministerio de Hacienda, ii) de
21 dicho valor, hay otro filtro que define el ente concedente, sobre las características y
22 condiciones que piden para los buses, y que hay un proceso de renovación para los
23 prestadores, que es muy fuerte y están preocupados al pasar de buses Euro III a Euro
24 V.

25

26 Agrega que, hasta el momento, se han visto pocos casos de desviación respecto de lo
27 que se tiene con la fórmula actual; pero no significa que no vaya a tener problemas
28 cuando pasen de 3 a 5, porque al parecer las inversiones han disminuido, y por otra
29 parte, no se cumple con la normativa que el ente concedente está solicitando.

30

1 Considera que, así tal cual, es la justificación para eliminar el valor con la desviación
2 estándar y dejar sólo el valor del bus, porque este debe asociarse con unas
3 condiciones y características que el ente concedente tiene. Sin embargo, aclara, que
4 también está el tema de los buses eléctricos, el cual debe regularse porque si una
5 empresa establece uso de buses de este tipo, con montos muy elevados y no se entra
6 a analizar la estructura de costos de operación, se podría tener una inversión alta con
7 los mismos costos de operación existentes; por lo tanto, se requiere la transición para
8 considerar este elemento a futuro.

9

10 El señor **Pablo Sauma Fiatt** recalca que la metodología vigente dice: “y el valor tope
11 de este tipo de unidad”, por lo que consulta cuáles son los tipos de unidad.

12

13 El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que los definidos por el CTP.

14

15 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si se puede hacer de alguna forma un adicional
16 que indique que sea eléctrico, porque sería mejor crear las nuevas unidades, si al
17 principio tampoco se les va a poder fijar porque no se tiene el valor del Ministerio de
18 Hacienda, no se sabe cómo se mueven, sólo se asume que son mayores, pero no se
19 sabe cuánto, se está eliminando un tope.

20

21 La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que, adicionalmente al comentario del señor
22 Pablo Sauma, muchos prestadores del servicio utilizan un autobús que sea reconocido
23 en el momento; según los datos brindados por el señor Enrique Muñoz Aguilar, a 25
24 empresas no se les reconoció lo que realmente costaba el bus. Así las cosas, consulta
25 qué pasaría si se elimina el tope vigente? Considera que para los regulados sería mejor
26 invertir en un bus de buena calidad; pero el tema es que la inversión en un buen bus,
27 la paga obviamente el usuario y tiene que haber en este tema una ponderación.

28

29 El señor **Pablo Sauma Fiatt** explica que se tiene que hacer por el costo.

30

1 El señor **Marlon Yong Chacón** señala que hay dos fundamentos, uno es para los
2 buses eléctricos, lo cual se estipula en la Ley 9518 y el otro es en la transición de Euro
3 III a Euro VI, lo cual está el Plan Nacional de Energía, en la sección 6.3, que dice:
4 “mejorar la tecnología del transporte eléctrico, con el objetivo específico de facilitar las
5 condiciones para la migración paulatina de Euro III – hacia Euro VI en las unidades de
6 transporte público y la incorporación de nuevas tecnologías”.

7

8 Agrega que, lo anterior se incluyó en los contratos refrendados, así que no se podría
9 discriminar, si se pone un tope para esto, realmente se podría estar restringiendo el
10 avance hacia esas nuevas tecnologías.

11

12 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si esos 25 buses son Euro VI.

13

14 El señor **Eddy Víquez Murillo** responde que la tecnología no está indicada en las
15 bases del Consejo de Transporte Público. Agrega que el problema de las tecnologías
16 en Euro IV Euro V, es que son tecnologías; por lo tanto, no están ligadas a una tipología
17 de buses según el manual de criterios.

18

19 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que, se puede solicitar que se abra, se tendría
20 que analizar si es posible.

21

22 El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que se puede analizar ese aspecto; pero
23 son los topes, porque en general lo que se está haciendo son las inversiones, porque
24 el ente rector indica que hay todo un esfuerzo en pasar de Euro III a Euro V, eso
25 significa inversiones.

26

27 Asimismo, comenta que en la reunión que sostuvo con el Ministro de Obras Públicas
28 y Transportes, lo que externa es una preocupación sobre el gran esfuerzo del país por
29 renovar flotas y los datos estadísticos que presentan, es que se han disminuido a una
30 tercera parte o menos, la entrada de buses nuevos para renovar.

1

2 Por otra parte, indica que el país definió una política de disminución de las emisiones
3 que están en planes nacionales y todos los ámbitos de descarbonización y que dicho
4 sea de paso, considera es demasiado fuerte para un país como Costa Rica, porque no
5 están analizando el impacto que tiene en las tarifas; pero, así lo establece el contrato
6 de concesión.

7

8 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que, el hecho de poner un valor tope es porque
9 no hay contratos de concesión firmados, porque si los operadores se hubieran visto
10 obligados a renovar la flota; pero han pasado 18 años con el contrato vigente, y es la
11 razón por la que no hay motivación y no es el modelo.

12

13 El señor **Edgar Gutiérrez López** considera que el modelo les afectó cuando se pasó
14 al valor del Ministerio de Hacienda.

15

16 El señor **Pablo Sauma Fiatt** añade que eso estuvo bien, pero si es el valor del bus
17 establecido por el Ministerio de Hacienda, es el valor real, porque una cosa era traer
18 una factura proforma y aplicar una tarifa sobre eso.

19

20 La señora **Sonia Muñoz Tuk** sugiere que sería conveniente conocer la posición del
21 ministro del MOPT, porque también es su responsabilidad como ente rector.

22

23 El señor **Edgar Gutiérrez López** consulta si sobre este tema existe presión por parte
24 de los autobuseros, para que sea un elemento que corregir o es simplemente adecuar
25 a la realidad.

26

27 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que, los autobuseros lo que han hecho es
28 interponer recursos respecto de la fijación de los precios de los buses.

29

1 El señor **Eddy Víquez Murillo** indica que los argumentos de los recurrentes, fueron
2 principalmente en dos líneas: atacan al valor establecido por el Ministerio de Hacienda.

3

4 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** agrega que eso afecta principalmente a los buses
5 tipo 1, es decir, la flota vieja, porque los buses nuevos se clasifican placa por placa y
6 afecta los límites.

7

8 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que esos son los dos problemas que se
9 presentan en la Intendencia de Transporte al momento de aplicarlo. Consulta por qué
10 se plantearon estos dos ajustes y qué soluciona realmente.

11

12 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que, en línea con lo manifestado por el
13 señor Muñoz Aguilar, indica que no hubo autobuses urbanos para el 2017, todos tenían
14 una potencia mayor a 90 kW y por lo tanto se clasificaron como montanos, lo cual hizo
15 que bajara el promedio de ese tipo de autobús y la desviación estándar también, por
16 eso los precios de los montano están por debajo del tope actual.

17

18 El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, lo que se está explicando es que, por
19 la clasificación basada en un criterio del Consejo de Transporte Público, todos los
20 autobuses urbanos se están clasificando como montanos, porque tienen una potencia
21 mayor a 90 kW y no está quedando ninguno como urbano. Así las cosas, al momento
22 de aplicar la tarifa, causa una distorsión.

23

24 La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que el CTP autoriza la clasificación, no los
25 kilowatt.

26

27 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que el CTP hace dicha clasificación con
28 base en un manual. De hecho, la Intendencia de Transporte ya informó acerca del
29 problema que se está presentando. Asimismo, indica que el segundo punto es que la

1 Ley 9518 y el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2030, exige un cambio de tecnología
2 a euro IV y V, y el cambio a autobuses eléctricos paulatinamente.

3

4 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que son dos puntos diferentes. Consulta si el
5 primer asunto se está solucionando o no.

6

7 El señor **Edward Araya Rodríguez** indica que, como lo mencionó anteriormente, el
8 otro aspecto que la Fuerza de Tarea analizó es que la Ley 9518 le exige un cambio de
9 flota en los próximos 2 años de al menos un 5% y que el Plan Nacional de Desarrollo
10 2015-2030 exige un cambio de tecnología, lo cual puede elevar los precios de los
11 buses por ser una tecnología más nueva.

12

13 Posteriormente, se analizó la clasificación que realiza el CTP y, por último, el
14 reconocimiento del ente rector, para lo cual en la propuesta se insertó un párrafo de
15 acuerdo con lo que se ha conversado en esta sesión, y que se indica de la siguiente
16 manera: “Asimismo, corresponde al CTP como ente competente autorizar las unidades
17 de cada ruta o ramal, incluyendo las unidades con tecnologías limpias y el Ministerio
18 de Hacienda, quien fija el valor del mercado”.

19

20 Añade el señor **Araya** que, hay tres aspectos: i) reconocer que el ente rector es quien
21 indica cuáles son los autobuses que van a utilizar en esa ruta, ii) ver el problema de
22 clasificación que se tiene con el CTP y iii) analizar e incluir los cambios que exige la
23 Ley 9518 y el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2030, fue lo que llevó a quitar el tope
24 máximo, en vista de que podrían presentarse conflictos con los precios de los
25 autobuses.

26

27 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que, más allá de si comparte o no la explicación
28 brindada; no se dice claramente cuál es el problema, ni se justifica cada uno de los
29 casos. Además, hay un elemento que no es explícito en el documento, y es el problema

1 de la clasificación de los autobuses, y al cual se le ha hecho mucha referencia; por lo
2 tanto, le parece importante.

3

4 Asimismo indica, que tampoco tiene claro cómo eliminar el tope va a solucionar estos
5 problemas. Le gustaría que la Fuerza de Tarea le demuestre efectivamente o que se
6 haga un balance entre las implicaciones de eliminar el tope versus mantenerlo. No
7 tiene ningún problema, si le explican los problemas o las ventajas y la Junta Directiva
8 valora si el efecto es positivo y excelente.

9

10 El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que se ha tenido una comunicación
11 permanente con el CTP, lo cual ha informado a esta Junta Directiva. Es cierto que el
12 problema tiene tres dimensiones: **i)** la coordinación con el CTP para que haya una
13 buena clasificación de los autobuses para que sea de acuerdo con las condiciones que
14 reciben los usuarios; ya que es a quien se debe la Aresep; es decir, que lo que se
15 reconozca en la inversión, verdaderamente beneficie al usuario; **ii)** evidentemente el
16 valor establecido por el Ministerio de Hacienda, es la vía correcta y, **iii)** que si el valor
17 de la inversión y el reconocimiento que ha hecho el ente rector; en el momento en que
18 la Aresep pone un factor de corrección, sea una desviación estándar que pueda dar
19 para arriba o para abajo; realmente se podría afectar en alguna medida, en sectores
20 que pretenden innovar y desarrollar buenos servicios.

21

22 Señala que, analizando el documento, en general la mayoría de los elementos que se
23 mencionan, han sido indicados. No está demás, como un elemento metodológico,
24 señalar cuál es el problema y cuál es la solución; si se adjuntara sería de gran valor
25 para las discusiones que se presenten. Desde el punto de vista de la propuesta en
26 discusión, así como la anterior, más allá de las justificaciones que tienen que
27 ordenarse y plantearse el problema y la solución; considera que las propuestas
28 concretas sí son las apropiadas.

29

1 El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que es importante dejar claro que esto puede tener
2 implicaciones, por lo que deben quedar explícitas o que se valoren adecuadamente.

3

4 La señora **Anayansie Herrera Araya** consulta en qué afecta para efectos del costo
5 del autobús, que sea urbano o montano; si se va a tomar el valor establecido por
6 Ministerio de Hacienda.

7

8 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que el valor establecido por el Ministerio
9 de Hacienda se utiliza para obtener los promedios, y de ahí se determina la desviación
10 estándar y se le suma dos veces al promedio para obtener el tope. La desviación
11 estándar, por efecto de la clasificación actual del CTP para el caso de los montano, es
12 muy pequeña dado que ahí está la mayoría de urbanos.

13

14 El señor **Eddy Víquez Murillo** explica que la regla establecida por el Ministerio de
15 Hacienda y el valor tope, ahí es donde afecta la clasificación.

16

17 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que la clasificación que hace el CTP sí
18 incide, aspecto que se tiene que conversar.

19

20 La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que se debe hacer una lista de puntos
21 medulares para conversar con el ministro del Ministerio de Obras Públicas y
22 Transportes y dentro de los cuales, está el tema de la clasificación de autobuses.

23

24 Por otra parte, hace observaciones de forma al documento en discusión, dentro de la
25 cuales destaca que, cuando se indica que el expediente deberá incluir al menos, o
26 cómo mínimo, las hojas de cálculo, la información base; consulta que la información
27 base para qué se debe especificar. Además, en cuanto a lo que se indica lo
28 concerniente a la publicación de la resolución, se debe agregar “como fecha máxima”
29 el último día hábil de marzo de cada año.

30

1 El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica lo concerniente al tercer cambio sobre el
2 valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta e indica que,
3 actualmente cuando ingresa un autobús tipo 2 y este es un modelo 2015, y entra
4 después al país; por ejemplo, en el 2016, no se tiene el valor, por lo tanto, se le asigna
5 el valor que establece la RIT-008-2014, que son los valores de los autobuses tipo 1.

6

7 Agrega que; sin embargo dicha resolución es del 2014 y los valores están en dólares.
8 Así las cosas, el problema que se presenta, es que todos los buses tipo 2 que se están
9 calculando están en colones; y se está hablando de buses posteriores, 2014, 2015,
10 2016, inclusive, 2017; por lo tanto, la propuesta es que en lugar de aplicar la RIT-008-
11 2014 es darle el valor al bus de los tipo 2; es decir, el promedio de los tipo 2 para
12 unificar una sola base de datos y no tener una mezcla de buses tipo 2 con valores de
13 tipo 1 y que están en dólares.

14

15 Así las cosas, el cambio sería que, en lugar de aplicar lo establecido en el RIT-008-
16 2014 para los autobuses tipo 1, utilizar los valores que calcula la Intendencia de
17 Transporte, en los de tipo 2. Además, que con la RJD-060-2018, la RIT-008-2014 se
18 actualiza respecto del tipo de cambio.

19

20 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que, desde el punto de vista de la
21 aplicación, la RIT-008-2014 fue la primera resolución mediante la cual se establecieron
22 los valores de los autobuses utilizando los datos del Ministerio de Hacienda; y estaba
23 vigente en el modelo econométrico; por lo tanto, como este modelo lo que tenía eran
24 5 categorías de autobuses (urbano, montano, interurbano corto, medio y largo); en esa
25 resolución era la primera vez, dado que, había que actualizar el valor de un autobús
26 nuevo para esa metodología, para lo cual se tomaron los datos del Ministerio de
27 Hacienda y se calculó un valor para cada una de esas categorías.

28

29 Señala que, con esos valores se han calculado todos los ajustes tarifarios, desde que
30 se dictó la citada resolución, hasta la fecha. Agrega que, entiende que, con la nueva

1 metodología, si existe un autobús nuevo y no se tiene un valor determinado por el
2 Ministerio de Hacienda. Ahora, están los autobuses tipo 1, que era la flota que estaba
3 vigente del 2016 para atrás, a los cuales se le sigue aplicando la resolución RIT-008-
4 2014, que es la que mantiene los valores de los autobuses vigentes en ese momento;
5 esto como un principio de respetar las inversiones que habían hecho los empresarios.

6

7 Explica que, ahora ingresan los autobuses tipo 2, que son todos los que entran a partir
8 del 2016 en adelante. La propuesta en discusión, lo que pretende es que esté clara la
9 regla en el sentido de qué pasa cuando no se tiene el valor del autobús nuevo y cómo
10 va a proceder la Intendencia de Transporte en estos casos. La regla vigente es recurrir
11 al valor que se había fijado en su momento; ya que era lo único que existía; por lo
12 tanto, lo que propone la Fuerza de Tarea es, ir a una regla actualizada, no a los valores
13 que se fijaron en el 2014 bajo una realidad totalmente distinta.

14

15 Comenta que todos los autobuses que no hayan estado en la flota antes del 2016 y
16 que hoy han sido aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Pública,
17 sea un modelo 2018, 2019, 2015 o cualquier otro modelo, entren como autobuses tipo
18 2.

19

20 El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que esa es la solución que se pretende
21 dar; fue como un periodo de transición en alguna medida.

22

23 Ante una consulta del señor Sauma Fiatt de cómo quedará redactado el punto en
24 discusión, el señor **Daniel Fernández Sánchez** explica que a los autobuses tipo 2, se
25 les asigne el valor de los tipo 1, cuando estén actualizados los valores de esos tipo 2.

26

27 El señor **Sauma Fiatt** señala que se debe corregir lo que se indica en la propuesta,
28 que dice: (...) *“El cambio propuesto en esta sección busca uniformar la base tarifaria
29 para las unidades con reglas de cálculo tarifario tipo 2”* (...). Se debe indicar que ya se

1 cuenta con información, ese es el elemento y por eso se justifica la actualización.
2 Además, está lo concerniente al tipo de cambio

3

4 Seguidamente, el señor **Paolo Varela Brenes** expone lo correspondiente al sistema
5 automatizado de conteo de pasajeros e indica que, la justificación macro, en general
6 es que, según la RJD-035-2016 se incluyó el reconocimiento, se definieron una serie
7 de requerimientos, pero es hasta que se dicta la RJD-060-2018, que se define la
8 utilización de la información proveniente de dicho sistema.

9

10 Explica que, a la luz de los hallazgos obtenidos de oficios 628-IT-2018, 643-IT-2018
11 de la Intendencia de Transporte, y 148-CDR-2018, y el contacto con los proveedores
12 y el sector, hay una serie de hallazgos que hacen necesarias las modificaciones en la
13 sección 4.11.2 de la metodología y que corresponde al sistema automatizado de
14 conteo de pasajeros, para que efectivamente el sistema pueda capturar la información
15 que sea útil para la determinación del volumen mensual de pasajeros de la sección
16 4.7.1.

17

18 En ese sentido, lo que se busca es alinear los requerimientos, las condiciones de
19 presentación de la información con la que pueda ser utilizada en el volumen mensual
20 de pasajeros; así como algunos otros elementos que de paso se están corrigiendo.
21 Las modificaciones propuestas son las siguientes:

22

- 23 1. Se elimina la justificación del plazo para estudio y resolución debido a que no
24 debe formar parte de la metodología tarifaria.
- 25 2. Se precisa el mecanismo de participación ciudadana aplicable, lo que
26 corresponde a la consulta pública.
- 27 3. Se replantean los requerimientos de información, según la información que
28 efectivamente generan estos sistemas.
- 29 4. Se modifican los plazos de remisión de la información no depurada y depurada
30 según el tipo de ruta y el tiempo razonable para su procesamiento.

1 5. Se establece el plazo de un año para el inicio de la remisión de la información
2 del Sistema de Conteo de Pasajeros a la institución.

3

4 El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera importante indicar el método de trabajo
5 que se ha tratado de establecer en el equipo en los últimos tiempos, y es cómo hacer
6 para que los instrumentos regulatorios tengan verdaderamente la posibilidad de ser
7 mejorados; por lo que obtener los criterios, las observaciones de las entidades que les
8 corresponde emitirlos, en este caso, la Intendencia de Transporte, de la cual se ha
9 obtenido una retroalimentación muy importante, en donde han encontrado las
10 limitaciones, los problemas; incluso, se ha tenido que escuchar los inconvenientes que
11 han tenido los prestadores de los servicios, y que han sido muy importantes; así como
12 los problemas que existen para poder iniciar con algo tan importante como lo son los
13 sistemas de información para definir el volumen de pasajeros.

14

15 Adicionalmente, indica, es muy importante la retroalimentación que está recibiendo el
16 equipo de trabajo por parte de la Intendencia de Transporte, y a su vez, la Dirección
17 General del Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR), a través de la Fuerza de
18 Tarea, ha tomado como parte; así como de un equipo interdisciplinario y de diferentes
19 áreas están planteando soluciones a partir de ciertas limitaciones o problemas, que en
20 la aplicación de la metodología se habían encontrado.

21

22 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta qué porcentaje de empresas o autobuses
23 cuentan con el sistema de conteo de pasajeros.

24

25 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que se maneja un porcentaje de
26 aproximadamente un 93% de autobuses que tienen barras electrónicas.

27

28 El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, se dice que de ese 93%, hay
29 sistemas muy heterogéneos; desde sistemas modernos hasta algunos bastante
30 antiguos que no permiten obtener la información que se requiere.

1

2 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que no necesariamente, ya que hay varios
3 sistemas que están listos y otros a los que se les tiene que hacer algunas
4 adecuaciones menores, para poder obtener la información que se está solicitando.

5

6 El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta si la Fuerza de Tarea podrá en este lapso
7 que se tiene, la posibilidad de hacer análisis de la información que se obtiene y
8 retroalimentar antes, para tomar nuevas decisiones si se requieren; esto porque en
9 gran medida la metodología integró o aspiró a tener en el sistema de conteo de
10 pasajeros, más allá de lo que los sistemas tecnológicos y la realidad podía tener en la
11 circunstancia en que se aprobó la metodología en el 2016.

12

13 Es muy importante que la Intendencia de Transporte, procese, analice y presente
14 oportunamente el análisis de la realidad de esa situación, para determinar si se puede
15 seguir utilizando, o si se requiere otro tipo de metodología o incluso, modificaciones,
16 para poder determinar realmente si el sistema de volumen de pasajeros se pueda
17 desarrollar apropiadamente.

18

19 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si de ese 7% que no tienen el sistema de conteo
20 de pasajeros, tienen alguna característica en común; por ejemplo, rutas muy
21 pequeñas.

22

23 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que está muy orientado al tema rural pequeño.

24

25 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que se ha pensado en hacer una tipología
26 de alguna de las características distintas para ciertas empresas; es un aspecto muy
27 importante. Sería conveniente que la Intendencia de Transporte y el Centro de
28 Desarrollo de la Regulación, coordinen para analizar esas tendencias y los elementos
29 que menciona el señor Sauma Fiatt.

30

1 La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta que el 93% que sí cuenta con un sistema de
2 conteo de pasajeros, reporta a la Intendencia de Transporte, y en caso afirmativo, qué
3 hace la IT con esa información.

4

5 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que, hoy en día, ninguna empresa entrega los
6 datos del sistema de conteo de pasajeros, tal y como lo establece la metodología. Las
7 empresas sí entregan las estadísticas de movilización tradicionales.

8

9 La señora **Anayansie Herrera Araya** consulta por qué las empresas no entregan dicha
10 información; ya que, la expectativa de incluir ese costo en la tarifa, fue precisamente
11 para que la suministraran.

12

13 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que en la segunda fijación extraordinaria del
14 2017, la Intendencia de Transporte le estableció a todos los operadores la obligación
15 de entregar dicha información, siempre en el marco de la metodología. La fecha en la
16 cual los operadores tenían que entregar la información, era a partir de mayo de 2018.

17

18 Agrega que los operadores han presentado recursos contra la resolución de la
19 Intendencia, y en el análisis de estos, la Intendencia de Transporte, determinó
20 objetivamente algunas de las limitaciones señaladas. Se hizo un trabajo de campo, se
21 visitaron proveedores y a las empresas, para determinar si lo manifestado por los
22 operadores, realmente requería algún ajuste o no. De dicho estudio, surgen los
23 informes que el señor Paolo Varela Brenes mencionó anteriormente, oficios 628-IT-
24 2018, 643-IT-2018 y 148-CDR-2018.

25

26 Señala además, que en dichos estudios la Intendencia de Transporte sí detectó que
27 hay algunos requerimientos que no pueden ser suplidos por un sistema exclusivo de
28 conteo de pasajeros; por lo tanto, a partir de esto, se le solicitó a la Dirección General
29 del Centro de Desarrollo de la Regulación, hacer algunos ajustes; en vista de que, hay
30 empresas que tendrán que hacer algún tipo de adaptación al sistema que tienen

1 actualmente. Así las cosas, en la primera fijación tarifaria extraordinaria del primer
2 semestre de 2018, se prorrogó el plazo para la entrega de la citada información.

3

4 El señor **Marlon Yong Chacón** aclara que, cuando se elaboró la metodología, se
5 realizaron las visitas a las empresas que proveen esos servicios; lo cual se hizo de
6 manera conjunta, funcionarios de la Intendencia de Transporte y de la Dirección
7 General del Centro de Desarrollo de la Regulación. Agrega que a los operadores no
8 se les puede solicitar algo que no sea posible, y existe un informe en el cual se
9 estableció el mínimo de información que se podía establecer con ese tipo de
10 tecnología; es decir, la que estaba disponible en ese momento.

11

12 El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que, probablemente en el estudio de
13 campo que se realizó, se consideró la tecnología más desarrollada que había; pero la
14 disponibilidad de los equipos que tenía los operadores era extremadamente
15 heterogénea.

16

17 El señor **Edgar Gutiérrez López** indica que, según lo expuesto, la propuesta de
18 modificaciones, sección 4.11.2, en el punto 1, se indica que se elimina la justificación
19 del plazo para estudio y resolución, debido a que no debe formar parte de la
20 metodología tarifaria. Además, en el punto 5, se establece un plazo de un año para el
21 inicio de la remisión de la información del sistema de conteo de pasajeros a la Aresep.

22

23 Por lo anterior, consulta qué sucede cuando se establece el plazo de un año como
24 máximo para el inicio de la remisión de la citada información. Qué sucederá si los
25 operadores no remiten la información y si está prevista alguna sanción.

26

27 Por otra parte, el señor **Roberto Jiménez Gómez** se refiere a la forma de cómo se
28 reconoce el valor de la inversión del sistema de conteo de pasajeros y trae a colación
29 lo manifestado en su momento por la directora Garrido Quesada, en cuanto a las

1 fijaciones ordinarias nacionales parciales, para que este punto se pudiera
2 operacionalizar mediante un reconocimiento, pero también en una sanción.

3

4 Asimismo, señala que el porcentaje de empresas que se han presentado por una
5 fijación ordinaria es bajo, esto por diferentes razones; por lo que si se pretende mejorar
6 el sistema de estimación del volumen de pasajeros, se requiere hacer un
7 reconocimiento mucho más rápido y efectivo.

8

9 Además, respecto de la consulta del señor Edgar Gutiérrez López, en torno a las
10 sanciones, indica que una de las sanciones importantes es que no aplican para las
11 fijaciones tarifarias ordinarias.

12

13 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que, más allá de lo que se está presentando
14 en esta propuesta, la Intendencia de Transporte lo estableció como obligación en las
15 fijaciones tarifarias extraordinarias; es decir, los operadores tienen que entregar la
16 información a partir de la fecha que se estipule.

17

18 El señor **Edgar Gutiérrez López** comenta que los empresarios “juegan” con uno de
19 los elementos que más puede tener efectos en la tarifa.

20

21 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** se refiere al caso de una empresa que presentó un
22 recurso a raíz de que no entregó la información para una fijación tarifaria ordinaria, en
23 el tema de corredor común y no se le ajustó la tarifa. Esta Junta Directiva resolvió dicho
24 recurso y ordenó a la Dirección General de Atención al Usuario a que hiciera una
25 investigación preliminar, para determinar cuáles son las consecuencias por no
26 suministrar la información requerida.

27

28 Por lo anterior, indica que ya existe un antecedente para los casos en que una empresa
29 no entrega la información para una fijación tarifaria; es decir, el informe que presente
30 la Dirección General de Atención al Usuario al respecto.

1

2 El señor **Roberto Jiménez Gómez** reitera que el instrumento más importante es la
3 tarifa, en este caso la Intendencia de Transporte ha ido tomando medidas, de tal
4 manera de que, si no se cuenta con cierto tipo de información y no aplica a la fijación
5 tarifaria extraordinaria, lo cual sí es importante; si una empresa que no tenga una
6 fijación extraordinaria y que tampoco se presente para una fijación ordinaria en un
7 tiempo prudencial, puede tener problemas financieros y no sería culpa de la Aresep;
8 sino por su gestión empresarial.

9

10 El señor **Paolo Varela Brenes** continúa con la exposición y explica el detalle de cada
11 una de las modificaciones, lo vigente y lo propuesto en los siguientes puntos.

12

13 En cuanto a la eliminación de justificación de plazos, básicamente el plazo se mantiene
14 tal cual, en la redacción se eliminaría el siguiente párrafo: (...) *“El plazo entre agosto y
15 octubre se considera suficiente para poder realizar el estudio que comprendería los
16 valores de estos equipos, en sus etapas de diseño, búsqueda y recolección de
17 información, procesamiento de datos y obtención de los resultados finales, de
18 conformidad con la práctica estadística de obtención de información en este tipo de
19 segmento de mercado”.*

20

21 La modificación propuesta es la siguiente: *“La determinación del precio del sistema
22 automatizado de conteo de pasajeros para cada unidad de transporte se realizará una
23 vez al año, entre los meses de agosto a octubre y estará a cargo de la IT, bajo la
24 responsabilidad y dirección de un profesional en estadística. Este profesional tendrá a
25 su cargo el planeamiento, coordinación, ejecución y validación de los resultados, de
26 conformidad con las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables”.*

27

28 En lo tocante al mecanismo de participación ciudadana, señala que en este punto no
29 está claro lo concerniente a la participación ciudadana; el texto vigente dice: (...) *“quedando entonces un tiempo prudencial para la labor de participación ciudadana y*
30 *“quedando entonces un tiempo prudencial para la labor de participación ciudadana y*

1 *publicación de resultados finales. La IT será la responsable de que se cumpla con*
2 *estos plazos”.*

3

4 El señor **Varela Brenes** explica que, a la luz de las modificaciones que ya fueron
5 aprobadas mediante la RJD-060-2018; lo que se propone es colocar un texto similar,
6 pero se explicita que lo que aplica es el mecanismo de participación ciudadana de
7 consulta pública, de acuerdo con el artículo 361 de la Ley General de la Administración
8 Pública. Se añade un texto similar al que está en la metodología referida a cómo debe
9 administrar la información la Intendencia de Transporte, garantizando la trazabilidad y
10 que la información esté disponible para el mecanismo de participación ciudadana, que
11 en este caso es la consulta pública.

12

13 En cuanto al tema de requerimientos de información, indica que en este punto hay más
14 cambios, básicamente se está agregando o modificando. Es muy importante que la
15 unidad base para el sistema de conteo de pasajeros es el viaje; hay una descripción
16 del viaje con toda la información de la movilización de pasajeros (sube, baja, queda,
17 pasajeros regulares y adultos mayores) es respecto del viaje. Así las cosas, la
18 propuesta es: “a) *La descripción general del viaje: el código y descripción de la ruta, el*
19 *código y descripción del ramal; el número de la placa del autobús; el sentido (1-2), (2-*
20 *1) o anillo; la fecha con hora de inicio y fin del viaje. b) La cantidad de ascensos de*
21 *pasajeros regulares y pasajeros adultos mayores por separado en cada una de las*
22 *paradas o agregación de paradas durante el viaje. En caso de que la Aresep lo*
23 *determine para rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal*
24 *y viaje. c) La cantidad de descensos de pasajeros totales en cada una de las paradas*
25 *o agregación de paradas durante el viaje. En caso de que la Aresep lo determine para*
26 *rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje”.*

27

28 En cuanto a los plazos para la remisión de la información, el señor **Paolo Varela**
29 **Brenes** explica que, en la metodología vigente está de la siguiente manera: “d) *Los*
30 *datos sin depurar en rutas urbanas deben ser remitidos como máximo dos días hábiles*

1 *posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que hayan concluido durante*
2 *ese día. En caso de rutas interurbanas los datos sin depurar deben ser remitidos como*
3 *máximo tres días hábiles posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que*
4 *hayan concluido durante ese día. e) Los datos depurados de las rutas urbanas e*
5 *interurbanas, deben ser remitidos como máximo diez días hábiles posteriores al final*
6 *de cada día de servicio, para los viajes que hayan concluido durante ese mismo día”.*

7

8 Explica que, a partir de los hallazgos que detecta la Intendencia de Transporte, se
9 determina que estos plazos son muy cortos para generar la información, entendiendo
10 que no necesariamente todos los casos, conforme se da el registro en tiempo real, esa
11 información viaja al sistema; sino que, en muchos de los casos, tiene que terminar el
12 viaje o la jornada del día para descargar la información.

13

14 Añade que, en caso de rutas interurbanas mayores a 25 o 50 kilómetros, puede que la
15 descarga de los datos, sólo se de en el origen o en el destino, lo cual hace que, incluso
16 la información se pueda descargar, si es al final del día, un día adicional, esto en caso
17 de que regrese al día siguiente al punto de origen.

18

19 Así las cosas, la modificación propuesta establece lo siguiente: “d) *Los datos sin*
20 *depurar en rutas urbanas deben ser remitidos como máximo dos días hábiles*
21 *posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que hayan concluido durante*
22 *ese día. En caso de rutas interurbanas los datos sin depurar deben ser remitidos como*
23 *máximo tres días hábiles posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que*
24 *hayan concluido durante ese día. e) Los datos depurados de las rutas urbanas e*
25 *interurbanas, deben ser remitidos como máximo diez días hábiles posteriores al final*
26 *de cada día de servicio, para los viajes que hayan concluido durante ese mismo día”.*

27

28 El señor **Edgar Gutiérrez López**, qué sucede si no se cumplen esos plazos.

29

1 El señor **Paolo Varela Brenes** indica que, la Ley 7593 se establece la exigencia para
2 cumplir con los requerimientos.

3

4 La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que la obligación legal está contenida en la Ley
5 de Aresep; sin embargo, no se aplica; no se abren los procedimientos legales por no
6 remitir la información.

7

8 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que pueden presentarse casos por fuerza
9 mayor o por circunstancias especiales; por lo tanto, lo que se tiene que hacer es
10 empezar a documentar la información correspondiente.

11

12 La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que, ese es el propósito de los procedimientos
13 administrativos, determinar si hay casos como los mencionados por el señor Jiménez
14 Gómez; de lo contrario se debería sancionar al operador por el incumplimiento.

15

16 El señor **Varela Brenes** se refiere al plazo para inicio de remisión de información, e
17 indica que este punto no tiene una referencia en la metodología vigente, se pretende
18 definir claramente cuál es el plazo máximo a partir del cual los operadores están
19 obligados a iniciar la remisión de la información.

20

21 Indica que la propuesta es la siguiente: *“Se establece el plazo máximo de un año a
22 partir de la publicación en el Diario Oficial La Gaceta de la resolución que aprueba esta
23 modificación metodológica para que todos los operadores inicien con la remisión de la
24 información según los requerimientos establecidos en esta sección”*.

25

26 Explica que justificación para este punto, es que el establecimiento de un año permite
27 que, los prestadores puedan realizar las adecuaciones a sus equipos y sistemas para
28 registrar y remitir la información según los requerimientos, así como que la Aresep
29 establezca procedimientos para verificar consistencia lógica y técnica de la
30 información.

1

2 Por otro lado, de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 7593, los prestadores deberán
3 presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario, por lo que, en acatamiento
4 a esta obligación legal, podrán presentar la solicitud de estudio tarifario ordinario para
5 que les sea reconocido tarifariamente el Sistema de Conteo de Pasajeros.

6

7 El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que un elemento muy importante, es que
8 el Sistema de Conteo de Pasajeros plantea inversiones y cambios tecnológicos. La
9 Aresep recibió la retroalimentación de los sectores que participaron en el tema del
10 sistema de cobro electrónico, y se tenían y se tienen muchas expectativas; lo que
11 sucede es que los plazos pueden ser más amplios para poder tener una
12 implementación de este sistema en los autobuses. Según los autobuseros y las
13 Cámaras, plantearon la necesidad de homologar el SCP con el sistema de cobro
14 electrónico.

15

16 Por lo anterior, indica que remitió un oficio a la Comisión de cobro electrónico,
17 solicitando el cronograma de implementación de ese sistema; sin embargo, no recibió
18 respuesta. Además, comenta que la Aresep tiene que aplicar tarifas y utilizar la
19 información; por lo tanto, lo que se está haciendo es utilizar el SCP y se esperará a
20 que se finalice con el proyecto del sistema de cobro electrónico; pero, al no contar
21 como mínimo con un cronograma que indique razonablemente en qué momento se
22 podría hacer uso de esa información, y ante la necesidad de fijar tarifas, es que se
23 están haciendo estos ajustes.

24

25 La señora **Sonia Muñoz Tuk** hace una serie de observaciones de forma a la propuesta
26 en discusión, dentro de las cuales se refiere al punto del sistema automatizado de
27 conteo de pasajeros. En la justificación, línea 1, dice: 1 sistema automatizado de
28 sistema de pasajeros; 1.1. justificación, en la metodología vigente, se incorporó el
29 reconocimiento tarifario -del- costo.

30

1 En la línea 4, dice información a la plataforma que se habilite para tal efecto, de
2 acuerdo con el conocimiento adquirido en la resolución (...), indica que siempre que
3 se citen resoluciones, se tiene que poner la fecha de estas.

4

5 Además, cuando se hace referencia a determinada resolución, se tiene que
6 entrecomillar lo que interesa, o bien se incluye la resolución. Luego, donde se indica
7 la eliminación de la justificación del plazo para estudio y resolución, en el segundo
8 plazo que dice el plazo entre agosto y octubre se considera suficiente para poder
9 realizar el estudio y la determinación del precio -no es para-.

10

11 Acota que no hay otra forma de poder realizar el estudio para la determinación del
12 precio del sistema, consulta si se tiene que hacerse todo el proceso de abrir un
13 expediente, cotizar, entre otras cosas, es decir no podría hacerse de otra forma.

14

15 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que es lo usual, para efectos de la
16 determinación del precio. Para efectos de dejar evidencia, para que los usuarios y los
17 interesados puedan tener acceso al expediente se define que sea bajo este proceso
18 de un estudio técnico, de un informe.

19

20 La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, en la página uno dice: b) precisión del
21 mecanismo de participación ciudadana, se indica que en la sección -tal- no se precisó
22 el mecanismo de participación ciudadana, por lo que consulta por qué no se precisó.
23 Se debe aclarar que anteriormente no se hacía.

24

25 La señorita **Adriana Martínez Palma** responde que en la resolución RJD-035-2016 no
26 se precisaron específicamente los casos.

27

28 El señor **Edward Araya Rodríguez** aclara que, sí se establecía, pero no se indicaba
29 si se hacía conforme al artículo 361 de la Ley General de Administración Pública, o el
30 artículo 36 de la Ley 7593.

1

2 La señora **Muñoz Tuk** prosigue y se refiere al literal c) dice: se definieron una serie de
3 características mínimas de información para la captura de los datos de los pasajeros
4 movilizadas; el espíritu de la norma en un inicio fue establecer dichos requerimientos
5 a un nivel significativos de desagregación -por pasajero, parada y tarifa específica-,
6 que permitiera luego ser agregada para los análisis regulatorios. Consulta dónde debe
7 ser agregada o por qué.

8

9 El señor **Paolo Varela Brenes** indica que, agregada es un tema de base de datos, se
10 tienen los registros, y posteriormente se agrega o suma la información.

11

12 La señora **Muñoz Tuk** sugiere que, se debería indicar: “agregar a las bases de datos,
13 para los análisis regulatorios”.

14

15 Además, luego se señala que: la Aresep permitió determinar que no es posible generar
16 los datos a tal nivel de desagregación y especificidad. Lo primero que explicó la Fuerza
17 de Tarea, es la justificación que tiene que estar en el documento. Asimismo, los oficios
18 citados anteriormente tienen que ser incorporados al documento, o de cada oficio se
19 extrae entre comillas que es lo que justifica.

20

21 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que en la RJD-060-2018 se habían
22 anexado una serie de oficios, y posteriormente se le informó a la Fuerza de Tarea que
23 debían de quedar en el expediente. Agrega que no tiene ningún problema en
24 adjuntarlos.

25

26 La señora **Muñoz Tuk** da lectura al siguiente párrafo: “por esta razón se hace
27 necesario el replanteamiento de estos requerimientos de información de manera que
28 corresponda a lo que efectivamente pueden brindar este tipo de sistemas”. Agrega que
29 pareciera que lo que se indicó anteriormente, fue un error.

30

1 Por otra parte, se indica “de acuerdo con lo anterior en la modificación planteada, se
2 especifica que el elemento base para la presentación de la información, es el viaje”.
3 Consulta si en alguna parte del documento está definido “el viaje”.

4

5 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que está en la sección de definiciones de la
6 metodología, en la resolución RJD-035-2016.

7

8 La señora **Muñoz Tuk** apunta respecto de la movilización de pasajeros, que se indica
9 que la información podrá ser presentada a nivel de paradas o agregación de paradas.
10 Se debe precisar qué es agregación de paradas.

11

12 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que esto es cuando se definen los límites
13 georreferenciados.

14

15 La señora **Sonia Muñoz Tuk** continúa e indica que, se indica en otro párrafo: “en la
16 metodología se establecen plazos para la remisión de información no depurada y
17 depurada”. Debería indicarse “depurada y sin depurar”.

18

19 Además, en los plazos de remisión de información, que dice: “movilizados lo antes
20 posible en la plataforma digital que para tal efecto habilite la Autoridad Reguladora”;
21 por lo que, consulta si esa plataforma está habilitada o se va a habilitar en algún
22 momento.

23

24 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que está de acuerdo con los requerimientos
25 establecidos en la RJD-035-2016, habrá que hacer algunos ajustes menores.

26

27 Asimismo, la señora **Muñoz Tuk** expresa que, en cuanto a los plazos para la remisión
28 de la información a la plataforma digital que habilite la Aresep, consulta si se hará vía
29 correo electrónico. Asimismo, comenta que en el documento se refiere a la remisión

1 de los datos depurados a la Aresep y se establece un plazo máximo de 10 días hábiles;
2 es decir, los datos depurados a la Aresep, por lo que consulta si estos son sin depurar.

3

4 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que la información se sube a la plataforma
5 en un archivo con ciertas características, un protocolo de información. Además, en
6 cuanto a la que la remisión de los datos, indica que son los depurados.

7

8 La señora **Sonia Muñoz Tuk** continúa con sus observaciones, e indica que en el
9 documento falta agregar la palabra días, ya que se dice: un plazo máximo de 10
10 hábiles. Sobre el plazo para inicio de remisión de información del sistema de conteo
11 de pasajeros, en la parte e), en el tercer renglón, dice “a partir del cual se hace
12 obligatoria la remisión de información”; o sea, ya había un plazo.

13

14 El señor **Paolo Varela Brenes** indica que más bien no había plazo, la metodología
15 vigente lo que establece son los plazos de la remisión de la información, pero no un
16 plazo a partir del cual todos los operadores están obligados a iniciar la remisión de
17 acuerdo con esas reglas. Lo que se está agregando, es que si se aprueba la
18 modificación y se publica en el Diario Oficial La Gaceta, un año después todos los
19 operadores están obligados como máximo a remitir la información.

20

21 La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta a partir de cuándo corre el plazo para la Aresep.

22

23 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que, lo que se pretende es que haya un
24 acuerdo que acompañe que si es un año para la remisión de la información, sean seis
25 meses para que la Aresep defina estos procedimientos.

26

27 La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que hay que tenerlo presente y poner una alarma
28 de que eso tiene que estar, porque si no, no se lograría. Se tiene que tomar el acuerdo
29 y luego calendarizarlo.

30

1 Por otra parte, externa que, en el punto 4.11.2, dice: “y estará a cargo de la Intendencia
2 de Transporte, bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística”.
3 Considera que esto no se debe poner; la IT determinará el profesional que considere
4 conveniente.

5

6 El señor **Paolo Varela Brenes** indica que, se estableció un profesional en estadística,
7 por un tema de que es tamaño de muestras, trabajo de campo, recolección de
8 información, por lo que se perfila un poco el tipo de profesional.

9

10 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, lo que sucede es que cuando se
11 enfrentaron algunas demandas, se discutió mucho si era un estadístico, por ahí es que
12 viene el sesgo hacia esa profesión.

13

14 La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que, lo que sucede es que eso es
15 responsabilidad de la IT, considera que no es conveniente definirlo así, porque se
16 puede contar con otro profesional o personal más calificado.

17

18 El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que se puede valorar lo externado por
19 la señora Muñoz Tuk, nada más se debe tener esos cuidados que se indican y que
20 han generado suspicacia en otros momentos.

21

22 La señora **Anayansie Herrera Araya** externa que en denuncias respecto de las
23 contrataciones con Produs, se ha indicado que conforme lo establecido por el Colegio
24 de Profesionales en Ciencias Económicas de Costa Rica, que la función de establecer
25 los muestreos, es propia de los estadísticos

26

27 El señor **Robert Thomas Harvey** pregunta, si la función es propia o exclusiva de los
28 estadísticos.

29

30 La señora **Anayansie Herrera Araya** indica que el artículo es muy específico.

1

2 El señor **Robert Thomas Harvey** expresa que “exclusivo”, no es “específico”, y
3 consulta si la ley dice que es exclusivo de los estadísticos, hacer la extracción de datos.

4

5 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que los estudios de demanda no, pero estos
6 son estudios de precios, los cuales vienen de más atrás. Agrega que el señor Marlon
7 Yong Chacón puede agregar más al respecto, desde que se hacen las encuestas de
8 campo para los insumos en la fijación tarifaria extraordinaria, por lo que es un tema
9 que viene desde el 2012.

10

11 El señor **Robert Thomas Harvey** manifiesta que su pregunta es concreta, porque no
12 basta que a alguien no le guste que un matemático haga la extracción de datos. Si la
13 ley dice que es un estadístico exclusivamente, hacemos caso y si no lo dice la ley,
14 ponemos a un profesional idóneo. Porque no podemos dirigirnos sólo por lo que les
15 guste a los administrados o a los regulados.

16

17 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, sería importante analizar esa
18 especificidad y considerarla.

19

20 La señora **Sonia Muñoz Tuk** propone dejarlo de la siguiente manera: “entre los meses
21 de agosto a octubre y estará a cargo de la IT. Este profesional tendrá a su cargo el
22 planeamiento, coordinación, ejecución y validación de los resultados, de conformidad
23 con las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables”.

24

25 Agrega que, el documento dice que el sistema automatizado de conteo de pasajeros
26 debe corregirse de manera que diga que el sistema automatizado de conteo de
27 pasajeros, se compone del software y hardware necesarios para el registro,
28 procesamiento y revisión.

29

1 Igualmente, respecto a los requerimientos de información, el apartado b) se indica lo
2 siguiente: “b) La cantidad de ascensos de pasajeros regulares y pasajeros adultos
3 mayores por separado en cada una de las paradas o agregación de paradas durante
4 el viaje. En caso de que la Aresep lo determine para rutas específicas, la información
5 podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje”. Por lo que, consulta en qué momento, o
6 sobre qué base lo va a requerir, para cuándo lo va a ocupar, en qué casos y por qué.

7

8 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que se incluyó en el apartado b) y c) de la
9 RJD-060-2018, ya se tenían ciertos hallazgos, no los documentos oficiales, sobre la
10 imposibilidad en algunos casos; como por ejemplo, que las paradas autorizadas no
11 están debidamente registradas o referenciadas, y especialmente cuando sea tarifa
12 única, que no es tan estricto conocer parada por parada, sino la movilización durante
13 el viaje. Indica que dice quién y cuándo, pero si está abierta la posibilidad de que en
14 estos casos específicos, la información no sea tan desagregada a nivel de pasajero o
15 agregación de pasajeros, sino a nivel de viaje, que es un nivel mayor.

16

17 Asimismo, la señora **Muñoz Tuk** hace la observación de que, si se indica “Aresep”, así
18 debe citarse siempre, o bien “Autoridad Reguladora”, esto porque ha visto que se
19 consigna de ambas formas; sugiere que sea, Autoridad Reguladora de los Servicios
20 Públicos, en adelante Aresep y así se cite siempre.

21

22 Seguidamente el señor **Paolo Varela Brenes** inicia la exposición en torno al volumen
23 mensual de pasajeros, carreras y fraccionamientos e indica que hay tres temas dentro
24 de este mismo punto: **i)** volumen mensual de pasajeros, **ii)** carreras y **iii)**
25 fraccionamientos.

26

27 En cuanto al volumen mensual de pasajeros, se proponen tres modificaciones; la
28 primera es que, de acuerdo con lo que fue aprobado mediante la RJD-060-2018 se
29 habilitan como mecanismos para la determinación del volumen de pasajeros, el
30 sistema de conteo de pasajeros, que ya se conoce que no se tiene la información, y

1 en segundo lugar, las estadísticas, sin ningún tipo de análisis previo de que si cumplen
2 o guardan cierta consistencia.

3

4 El señor **Roberto Jiménez Gómez** interviene e indica que el problema es que no se
5 había procesado información de ese tipo para ver los comportamientos. Además, la
6 información reciente que se ha recibido, se han visto las tendencias, de dos o tres
7 empresas, y no era aleatoria la información que se presentaba.

8

9 El señor **Paolo Varela Brenes** indica que, la información tal cual se presenta en
10 algunos casos en las estadísticas, debido a que no se han hecho controles, porque no
11 había reglas para hacerlo, se puede encontrar información que bajo ciertos criterios,
12 no muy desarrollados, sino criterios base, se demostraba que la información no es
13 información real, tal y como se estaba presentando.

14

15 El señor **Pablo Sauma Fiatt** externa que, según expuesto por el señor Varela Brenes,
16 se habilitan las estadísticas, y se mencionan los criterios indicados en los puntos d) y
17 e); o sea, ¿la metodología si contempla criterios o no?

18

19 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que en la RJD-060-2018 se habla de los
20 estudios técnicos de las estadísticas presentadas al SIR o de la información que se
21 presenta en el Sistema de conteo de Pasajeros que no cumplen con los puntos d) y
22 e); es decir, del plazo de remisión. Parte de lo que se habilita, es si un operador dice
23 que aquí está el último año de barras, aunque no la está reportando según el plazo, al
24 final el tratamiento sería similar al de las estadísticas. No hay criterios para verificar la
25 consistencia lógica y técnica de esa información de las estadísticas que están
26 remitiendo los operadores.

27

28 El señor **Pablo Sauma Fiatt** recalca que no hay criterios para verificar la consistencia
29 lógica y técnica de la información remitida por las empresas. Ese es el problema. No

1 importa si es por el punto a) o el b). Ese es el primer problema. Cuál es el otro. Consulta
2 si es con el volumen de pasajeros.

3

4 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que otro problema respecto al volumen de
5 pasajeros es que en algunos casos cuando se procede con una validación que puede
6 ser, una validación de estadística o una validación en campo, cuando no hay ningún
7 estudio de referencia, y en caso de que ya sea el intervalo de confianza o la prueba de
8 hipótesis que aplique, en caso de que quede por fuera del intervalo.

9

10 El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que no le queda claro, porque dice que el problema
11 es que no hay mecanismos de validación, y ahora se refiere al mecanismo de
12 validación. Según lo anterior, consulta, cómo proponen solucionar el primer problema
13 sobre los criterios de validación.

14

15 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que, básicamente definiendo cuáles son esos
16 criterios base de verificación previa, ya que las reglas de validación ya las tiene la
17 metodología, esa es una verificación para decir que no se está haciendo análisis sobre
18 información que eventualmente, no cumple con ciertos criterios mínimos.

19

20 El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que, entonces el problema es que no hay criterios
21 para verificar la consistencia lógica y técnica de la información suministrada por las
22 empresas. Lo que se propone es la definición de criterios de verificación.

23

24 El señor **Edward Araya Rodríguez** comenta que, este aspecto se discutió en la sesión
25 anterior.

26

27 El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que, el problema es que una cosa es lo que la
28 Fuerza de Tarea indica y otra es lo está en el documento. La sesión pasada era una
29 exposición, pero es diferente a lo que dice el documento.

30

1 El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que la Fuerza de Tarea lo que propuso en
2 principio en la exposición, fue que se instruyera a la Administración para que
3 propusiera estos criterios, pero se les indicó, se incluyeran en la propuesta y así se
4 hizo.

5

6 El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que se está analizando cuál es el
7 problema y cuál es la solución. Ya se determinó que el problema es que está llegando
8 información que no es la apropiada, que no se verifica, y a partir de eso, se definió un
9 conjunto de criterios de carácter general para dar la posibilidad de entrada a la
10 información; ya la verificación más sofisticada es un segundo paso.

11

12 El señor **Paolo Varela Brenes** señala que el segundo problema es que en la validación
13 de campo de la información del SIR, que aplica una prueba de hipótesis entre lo que
14 los operadores reportan y lo que efectivamente da el trabajo de campo, la regla que se
15 establecía era que, en caso de rechazar, se toma considerando el número de
16 pasajeros por carrera, el dato mayor entre lo que daba el trabajo de campo y la
17 estadística. En esta propuesta, lo que se está definiendo es que se conserve y se
18 aplique en caso de rechazarse el valor del trabajo de campo, que fue el que
19 efectivamente fue verificado como parte de un estudio de validación. Básicamente la
20 regla permite utilizar un dato de pasajeros por carrera que no necesariamente fue
21 validado.

22

23 El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, lo anterior era el problema; lo que se
24 propone es que el dato sea con base en el trabajo de validación que se hace.

25

26 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que, anteriormente la comparación era el
27 mayor, si se tiene un dato y este quedaba por fuera del intervalo más arriba del límite
28 superior, ese era el que se tomaba; en este caso no, siempre se conserva el dato del
29 intervalo, que es el que viene del trabajo de campo.

1 El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que, el problema es que habría que explicar por
2 qué, ya que el anterior dice que la información que se toma es la más alta, entre trabajo
3 de campo o la estadística. ¿Cuál es el problema de que se tome la mayor? y ¿cuál es
4 la justificación a la propuesta?

5

6 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que ese mayor no procede de un estudio
7 técnico, el cual sí tendría el de trabajo de campo.

8

9 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si esa justificación está en el documento tal y
10 como lo ha explicado el señor Varela; es decir, el motivo por el cual hay que tomar el
11 trabajo de campo. Asimismo, le solicita al señor Varela leer en qué parte del documento
12 se indica por qué se considera mejor el del trabajo de campo.

13

14 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que en el documento se plantea la solución; sin
15 embargo, faltaría incorporar lo comentado en esta oportunidad, ya que el documento
16 dice: “se utiliza lo obtenido del estudio técnico de referencia en el trabajo de campo,
17 que corresponde a un estudio técnico de revalidación”.

18

19 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que se debe indicar en el documento, que se
20 considera una validación; justificar el motivo por el cual se cambia.

21

22 El señor **Paolo Varela Brenes** manifiesta que, los criterios son el de los tipos de datos
23 de la información completa que se debe presentar para ramales, para todos los días
24 con horarios autorizados y en las unidades autorizadas según la información del
25 Consejo de Transporte Público. Debe ser información precisa; es decir, por ejemplo:
26 los pasajeros totales, se refiere a la cantidad real de personas o pasajeros movilizados;
27 se ha manejado el concepto de pasajero equivalente como pasajero a tarifa máxima;
28 más de la mitad de los operadores que tienen tarifa fraccionada han seguido
29 reportando el pasajero equivalente; sin embargo, esa información no se utiliza desde
30 el 2016.

1

2 De tal forma, agrega que se garantiza la precisión, datos consistentes; por ejemplo,
3 que los pasajeros totales es un número entero por ser pasajeros reales, la cantidad de
4 carreras tienen que ser en múltiplos de 5, datos con comportamientos aleatorios.

5

6 Explica que la cantidad de pasajeros por carrera, adultos mayores, pasajeros totales,
7 son datos con comportamientos aleatorios y no deberían ser constantes en términos
8 absolutos ni relativos. Finalmente, se indica que dichos criterios podrán ser ampliados
9 o detallados por la Administración, son criterios base para la verificación, que
10 posiblemente requieran de un procedimiento interno más detallado sobre cómo se
11 hace al momento de recibir la información.

12

13 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si están considerando si los datos son
14 consistentes, lógicos y técnicamente son buenos.

15

16 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que no, sería en la siguiente etapa de
17 validación.

18

19 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta cuál es la siguiente etapa de validación.

20

21 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que son las reglas que ya define la
22 metodología, que hay trabajo de campo, intervalo de confianza, prueba de hipótesis,
23 entre otros.

24

25 El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que entonces esa sería una etapa previa; se
26 debe dejar claro.

27

28 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que la segunda etapa consiste en modificar la
29 regla, el mayor entre el valor de trabajo de campo y el valor de estadística, del SCP,

1 se tomaría siempre el trabajo de campo ajustado por estacionalidad el procedente del
2 estudio técnico.

3

4 Asimismo, explica lo concerniente al tercer cambio propuesto (sección 4.7.1), el cual
5 fue comentado en la sesión anterior, lo que se está modificando es lo siguiente: *iii. En*
6 *caso que (...) existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros*
7 *movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado),*
8 *que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo*
9 *de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de*
10 *pasajeros proveniente del estudio técnico aceptado o aprobado con fecha de*
11 *aceptación o aprobación más reciente entre ambos.*

12

13 *iv. En caso que solamente exista uno de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros*
14 *movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado)*
15 *se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros de ese estudio”.*

16

17 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta cuándo hay que hacer validación y si esa
18 información de la demanda llega a la Aresep con el estudio tarifario o se presenta
19 antes.

20

21 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que esa información el operador tiene que
22 remitirla el día 20 de cada mes.

23

24 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si cada mes se hará los cortes y al final del
25 año se hace un estudio de la demanda empresa por empresa; es decir ¿cómo será la
26 parte operativa institucional al respecto?

27

28 El señor **Paolo Varela Brenes** indica que la metodología establece que cuando se
29 requiera trabajo de campo; es decir, si ya había un estudio de referencia de la Aresep
30 o del CTP, es un trabajo de escritorio y cuando se requiere un trabajo de campo, el

1 estudio se valida positiva o negativamente, siempre va a generar un resultado útil; las
2 estadísticas deben estar previo a la solicitud tarifaria.

3

4 Asimismo, explica que, el cómo se operativiza eso va a depender también del protocolo
5 de demanda; que dicho sea de paso, la propuesta de este protocolo contiene una serie
6 de estrategias de cuándo aplicarlo; pero, inicialmente no habría un plan de trabajo que
7 la Intendencia de Transporte indique que se van a hacer validaciones de estadísticas,
8 bajo ciertos criterios, sino que, sería de acuerdo con la solicitud que vayan generando
9 los mismos prestadores o las organizaciones de usuarios.

10

11 La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si se va a convertir como un requisito de
12 admisibilidad.

13

14 El señor **Paolo Varela Brenes** responde que sí y destaca la importancia contar con la
15 capacidad institucional para responder a eso.

16

17 El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que si hay gran diferencia entre los dos estudios,
18 en la cantidad de pasajeros y la pregunta es ¿se va a usar siempre el último? y ¿cuál
19 es la justificación técnica?

20

21 El señor **Paolo Varela Brenes** explica que entendiendo la voluntad de la aprobación
22 anterior, está primero el estudio de la Aresep entendiendo que se aprueba algo que
23 técnicamente es correcto, no está diciendo que lo del CTP no, pero ese era el espíritu
24 de cómo está la vigente, acá el espíritu varía al tema de cuál es el más reciente.
25 Además, indica que la justificación es que, al ser el dato más reciente, es más cercano
26 al momento que va a ser utilizado.

27

28 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que, eso puede ser legal, pero no es técnico; y si
29 hay una gran diferencia es un problema.

30

1 El señor **Roberto Jiménez Gómez** añade que el problema que hay, es que si se tienen
2 dos estudios, en menos de los tres años, los tiempos o distancia entre ellos son muy
3 largos; pero, si se hace bien técnicamente, cualquiera de los dos, el que es más
4 reciente, tiene más probabilidad de estar mostrando la realidad.

5

6 El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta qué sucede si la diferencia son dos meses. Si
7 se tiene un estudio de la Aresep de hace dos años y seis meses, y da un millón de
8 pasajeros movilizados, o bien, si se tiene uno de dos años y cuatro meses del CTP y
9 dice que mueve 700 mil personas; al final son dos meses de diferencia, eso de que el
10 que esté más cerca no le parece. Hay una gran diferencia entre ambos respecto del
11 volumen de pasajeros, por lo que no puede dejarlo únicamente a la temporalidad,
12 debería decir, en el tanto la cifra sea parecida o esté dentro de un rango.

13

14 El señor **Roberto Jiménez Gómez** concuerda con lo externado por el director Sauma
15 Fiatt.

16

17 La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que, precisamente, para eso es que se solicita
18 la información de los regulados; las estadísticas que le remiten a la Intendencia de
19 Transporte son para contar con información histórica. Por ejemplo, si se indica en un
20 caso que la demanda es entre 700 y 775 mil pasajeros, y luego se tiene un estudio de
21 movilización de pasajeros con 500 mil, entonces procedería hacer una auditoría
22 porque los datos arrojan una inconsistencia.

23

24 Agrega que, entonces se tiene que hacer un trabajo de campo; pero es al revés, ya se
25 tiene información de cuántos son los pasajeros, no lo contrario; se va a hacer un
26 estudio o se recibe un estudio del CTP o de la Aresep y arroja un dato. Le parece que
27 no puede ser que un solo dato sea el que se utilice para fijar la tarifa.

28

29 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, le parece importante definir dos o tres
30 criterios; uno importante es la temporalidad, no tanto por los dos meses de diferencia

1 que se está discutiendo, sino por las diferencias de dos años o más que podría generar
2 un cambio estructural en la demanda de pasajeros; pero igualmente podría existir uno
3 o dos criterios adicionales, que sean compatibles o verificables con el sistema de
4 conteo de pasajeros o con otros estudios, y que no muestren diferencias abruptas, hay
5 que buscar algo razonable.

6

7 El señor **Marlon Yong Chacón** señala que estadísticamente se podría decir que el
8 que tenga el menor coeficiente de variación.

9

10 El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que se tendría que analizar, que sea válido
11 estadísticamente.

12

13 El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que sea estadísticamente sostenible con
14 información que se haya tenido en otro momento.

15

16 El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que cualquier validación debería tener cero
17 discrecionalidad, ese es el punto.

18

19 La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si la Intendencia de Transporte tiene
20 información para decir cuál es la demanda que maneja una empresa; además, ¿se
21 tiene ese tipo de información, está disponible o solamente tiene lo que los prestadores
22 remiten y no se ha podido procesar o en qué estado se encuentra?

23

24 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que la información que está disponible o está
25 en un sistema, es la que los empresarios reportan todos los meses, ya que eso se
26 carga al SIR; hay un sistema que permite ver el dato de determinada empresa; pero
27 es la información mensual reportada por los operadores.

28

29 La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que esa información reportada por los
30 empresarios, debería tener una valoración, por lo menos una referencia.

1

2 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que es un punto de referencia y
3 comparación, pero es la información en bruto.

4

5 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que esa información es tal y como la suben
6 los operadores al sistema, con las reglas de verificación que se están incluyendo en la
7 calidad de la información. Podría pensarse que a través del sistema es posible hacer
8 un análisis básico de los datos, pero se tendría que ajustar el sistema.

9

10 El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que si eso es así, ir hacia bases de datos
11 suficientes y apropiadas con permitan utilizarlas; que sea un criterio o un elemento por
12 considerar. Será la desviación que junto con otro criterio concreto y que no tenga
13 discrecionalidad.

14

15 El señor **Edward Araya Rodríguez** manifiesta que este es el tercer punto en prioridad
16 de las fuentes de información; si no está el sistema de conteo de pasajeros, sería con
17 las estadísticas y si éstas no pasan el filtro preliminar, entonces ya no se puede utilizar
18 aquella información que proceda de la estadística porque ya no es válida y por esa
19 razón se toma el estudio más reciente entre el Consejo de Transporte Público o la
20 Aresep.

21

22 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que el problema es usar el estudio más reciente.
23 Está injustificado. Le parece que todo el proceso está justificado; el tema es por qué
24 usar el más reciente.

25

26 El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que le manifestó a la Fuerza de Tarea que
27 le preocupaba que podía existir una estadística de casi tres años y otra de casi de un
28 mes; por lo que considera que en dos años y medio, la estructura de la demanda podría
29 modificarse.

30

1 Señala, por ejemplo, si se tenía un estudio de la Aresep de casi tres años y hubiese
2 otro del Consejo de Transporte Público de un mes, con los estudios técnicamente
3 fundamentados, esperaría que se utilice al momento de fijar las tarifas, porque para
4 eso es que se utilizan los estudios, el volumen de pasajeros que da el último estudio
5 debe ser mucho más actualizado y más real para fijar una tarifa o un ajuste.

6

7 Ahora, existen estos otros criterios de la desviación, según lo indicó el señor Edward
8 Araya Rodríguez es muy cierto, este es el tercer elemento; se está partiendo de que
9 el primero y segundo establecidos en la metodología como prioritarios, por diferentes
10 razones no han pasado las pruebas o no se tienen para poder sustentar bien la toma
11 de decisiones con base en el criterio 1 y 2, y se cae a la prioridad 3, que son los
12 estudios del Consejo de Transporte Público y de la Aresep. Además, indica que si el
13 uso del estudio más reciente es una limitación, tendría que decírselo al equipo técnico.

14

15 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que, le parece que para el caso que el señor
16 Roberto Jiménez Gómez plantea, de estudios con casi tres años de diferencia, sí
17 podría tener sentido; pero ¿qué pasa si son con seis meses de diferencia?; se lo
18 cuestiona porque todas las opciones caben, porque la validez se dijo que era de tres
19 años, por lo que puede haber cualquier cantidad.

20

21 Además, le preocupa que pudiera presentarse un caso en el cual haya un estudio que
22 ya fue hecho por la Aresep, pero entonces alguien contrata otro estudio, lo presenta al
23 Consejo de Transporte Público y ese va a ser el más reciente, aunque se refleje el
24 volumen de pasajeros a la mitad; por lo tanto, considera que siempre hay que tener un
25 criterio, porque por más tiempo que haya, hay una razonabilidad de los cambios.

26

27 El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera que, lo que hace falta es otro elemento
28 u otro criterio para poder redondear esto.

29

1 El señor **Edward Araya Rodríguez** manifiesta que la Fuerza de Tarea había hecho
2 otra propuesta, que incluso fue discutida con la señora Sonia Muñoz Tuk; la cual
3 consistía, en que cuando existía dentro del rango los 3 años dos estudios, el de la
4 Aresep era la prioridad, aunque el del Consejo de Transporte Público fuera más
5 reciente, siempre y cuando el estudio del CTP no hubiera modificado el esquema
6 operativo; ya que, si fuese así, se tomaba el estudio de la Aresep.

7

8 La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, lo que pasa es que no necesariamente se
9 puede modificar el esquema operativo, sin necesidad de variar la demanda, por una
10 redistribución u otra cosa. Señala además, que le preocupa ver lo vigente y lo que se
11 propone, pero en todo el contexto.

12

13 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, lo que se hace es que en las
14 propuestas originales que definían dos criterios previos, que era la información de las
15 barras electrónicas, los sistemas de información y los estudios, es que se han
16 encontrado limitaciones en las dos primeras, inconsistencias, información insuficiente,
17 entre otros.

18

19 La señora **Sonia Muñoz Tuk** añade que, poniendo un caso extremo hipotético, quizás
20 no en la zona urbana, sino en la zona rural o urbana-rural, una empresa que tiene
21 nueve autobuses y que tiene un sistema de conteo de pasajeros de menos de un año;
22 aquí se pasaría a la segunda opción que serían las estadísticas; pero no se podría
23 utilizar, porque no existen o quizá son esporádicas. Consulta si eso puede suceder en
24 un caso real.

25

26 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** ante lo externado por la señora Muñoz Tuk, indica
27 que sí es posible ese tipo de casos.

28

29 El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, para concretar ese caso que vieron,
30 encontraron información que se presentó a la Aresep, de empresas donde las series

1 de información no tenían consistencia, ni el componente aleatorio que se requiere;
2 entonces eran demasiado homogéneas y casi como construidas, por lo que, desde
3 ese punto de vista, van al estudio del Consejo de Transporte Público o de la Aresep.

4

5 La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que por ese motivo es que desea conocer un
6 caso real, como el ejemplo que citó de la empresa con nueve buses. Se empieza a
7 hacer un poco de atenuantes; se tiene un estudio del Consejo de Transporte Público
8 y quizá se usen las estadísticas que haya, pero en todo caso, si se ve algún aspecto
9 se tiene que refutar el estudio como se hizo; sino se tiene que aplicar; por lo tanto,
10 desea que todos lo analicen y si están de acuerdo con eso.

11

12 El señor **Edgar Gutiérrez López** comenta que en el caso de las modificaciones
13 propuestas en la sección 4.7.1, en el inciso b) iii, cambiaría la redacción, no se
14 mencionaría la aprobación del Consejo de Transporte Público, se indicaría solamente,
15 aprobados.

16

17 El señor **Robert Thomas Harvey** externa que hechos por quien sea.

18

19 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que lo manifestado por el señor Gutiérrez
20 López es muy válido y puede ser que se tenga un estudio que no les convence.

21

22 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que el problema es si hay dos estudios, cuál es la
23 justificación para decidir que el último; es decir, son dos criterios extremos los que se
24 estaban usando, antes era el mayor sin una justificación, de ahí se parte que uno está
25 midiendo mejor, porque es mayor y el otro está mal medido. Si el mayor es injustificado,
26 también el más reciente, por lo que consulta cuál es la justificación.

27

28 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, según lo manifiesta el señor Gutiérrez
29 López, es que es aceptado por la Aresep, que puede ser el que hace la Aresep o el
30 Consejo de Transporte Público.

1

2 El señor **Edward Araya Rodríguez** indica que, los estudios que hace el Consejo de
3 Transporte Público, también definen el esquema operativo, y este tiene una condición
4 especial, el estudio de la Aresep no define el esquema operativo.

5

6 La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que, lo que sucede es que no pueden tener dos
7 formas de hacer estudios; es decir, tienen que hacer los estudios como los hace el
8 Consejo de Transporte Público, ese es el tema, hacerlos de la misma forma para que
9 sean comparables.

10

11

12 El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, lo que se debe analizar es que, si se
13 tienen dos estudios, cuál es el criterio para decidir cuál se utilice.

14

15 El señor **Pablo Sauma Fiatt** aclara que actualmente se usa el que da mayor volumen
16 de pasajeros; por lo tanto, hay que justificar por qué cambiar por el temporal, es mejor;
17 se tiene que justificar.

18

19 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que, la regla es que primero es el estudio de
20 la Aresep y segundo, el del Consejo de Transporte Público, independientemente si uno
21 es más viejo o más nuevo, siempre y cuando no sea mayor a tres años.

22

23 El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta por qué no se define que el plazo sea
24 menor, porque considera que tres años es mucho.

25

26 El señor **Pablo Sauma Fiatt** considera que no, no están en capacidad de hacer un
27 estudio cada año, cuando corresponda.

28

29 El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que se refiere a la diferencia entre los dos
30 estudios.

1

2 El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que, hay que analizar la capacidad de la Aresep
3 para realizar estudios.

4

5 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, si se tienen dos estudios, y se considera
6 que el de la Aresep es más robusto, pero la diferencia es de menos de un año; pero si
7 la diferencia es de casi tres años, hay un criterio que podría tener cambios
8 estructurales en la demanda.

9

10 El señor **Pablo Sauma Fiatt** explica que cambios coyunturales en la demanda; los
11 cambios estructurales no se ven en un año; si fuese en un año, serían cambios
12 coyunturales por algún motivo.

13

14 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que por eso está diciendo que al aplicar los
15 tres años sí pueden tener cambios estructurales, o por lo menos significativos.

16

17 El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que sí, pero si tuvieran cambios en los dos
18 extremos, el problema es que la están haciendo regla para cualquier opción dentro de
19 tres años, que podría ser de un mes o tres meses.

20

21 La señora **Anayansie Herrera Araya** interviene e indica que la regla tiene que ser
22 clara y no dejar discrecionalidad, ya que el prestador puede alegar, que no se le está
23 aplicando el que le favorece, sino el que perjudica; por lo tanto, esa parte tiene que
24 quedar muy bien definida.

25

26 El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta si tienen otro criterio que puedan aplicar
27 en este momento. Le parece que, el que se quiere aplicar, es el de la Aresep.

28

29 El señor **Pablo Sauma Fiatt** responde que no es el de la Aresep, lo que se pretende
30 que se aplique, es el mejor.

1

2 El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta cuál es el criterio que permite comparar;
3 es decir, contra qué se compara, porque si se tienen las otras dos opciones,
4 estadísticas y las barras no se usan, y por eso se está en el punto 3, entonces ¿contra
5 qué punto de comparación se hace?

6

7 El señor **Marlon Yong Chacón** responde que el punto es la temporalidad de los datos,
8 ya que se podría incluir de la siguiente manera: si hay dos series de tiempo, una con
9 un determinado periodo, pero si sólo son 3 años, se hace la proyección sobre esa
10 serie, y sobre la misma daría un error cuadrático medio de proyección menor.

11

12 El señor **Edward Araya Rodríguez** comenta que hay otra opción que la Fuerza de
13 Tarea discutió, y era tomar el estudio más nuevo, no de la aceptación de la Aresep ni
14 tampoco que el Consejo de Transporte Público hubiese aprobado, sino el que tuviera
15 la serie de datos más reciente.

16

17 Además, explica que en este momento hay unos estudios del Consejo de Transporte
18 Público que son más recientes que el de la Aresep, pero los datos son del 2015. El
19 CTP hizo el estudio de campo a finales del 2015 y los aprobaron hasta el 2017. Agrega
20 que, la Aresep tienen algunos estudios que fueron con datos más recientes de donde
21 hicieron la muestra de campo, pero no el más reciente aprobado. La Fuerza de Tarea,
22 técnicamente lo que discutió es que se podría utilizar el estudio que cuente con el
23 trabajo de campo con las fechas más recientes.

24

25 El señor **Marlon Yong Chacón** explica que, si los datos son suficientes para hacer
26 una proyección, se puede aplicar, de manera que la propuesta es que con la
27 proyección que se tenga de una serie o la otra; la que tenga el menor error cuadrático
28 medio, sería la que mejor ajusta.

29

1 Ante una consulta del señor Roberto Jiménez Gómez, respecto del momento en que
2 se hacen los estudios, el señor **Marlon Yong Chacón** explica que esos momentos se
3 extrapolan entre una serie de al menos un año. Se tiene una serie de al menos un año
4 de datos.

5

6 El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta si así entregan los estudios que se hacen,
7 ya sea los del Consejo de Transporte Público o los de la Aresep.

8

9 El señor **Marlon Yong Chacón** explica que no, los estudios se extrapolan, todos se
10 hacen puntualmente y luego se hace una extrapolación al año. Independientemente
11 del método de extrapolación, se tienen datos de doce meses y con eso se puede hacer
12 la proyección para el día, semana o mes siguiente. Entonces se hace una comparación
13 entre la información que tenga el menor error cuadrático medio.

14

15 El señor **Paolo Varela Brenes** indica que es posible validar las fuentes de información,
16 ya sea del sistema de conteo de pasajeros o estadísticas. En el momento que se
17 validen ya se conforman series de tiempo, y ya se pueden aplicar ciertos porcentajes
18 de error y demás, pero son datos puntuales.

19

20 Agrega que, el tema va más hacia la robustez de cómo se construyó el dato para
21 elegirlo; por lo que inicialmente lo que está vigente, se puso primero la Aresep porque
22 se tiene la seguridad que cumple con las buenas prácticas técnicas y de ingeniería de
23 transporte, y además, porque fue aceptado por la Aresep, indistintamente de cómo el
24 Consejo de Transporte Público llegó al dato.

25

26 El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que le preocupa que se está haciendo una
27 modificación a la metodología; se supone que el protocolo de demanda -que por eso
28 hay que verlo- va a establecer las reglas para evitar discrecionalidad; sin embargo, ya
29 se está modificando y asignando prioridades más allá de los datos. Desea conocer

1 cómo se relaciona esto, porque puede ser que después en el protocolo de demanda
2 se diga cualquier cosa y pero ya aquí está dado.

3

4 El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, la vez anterior la única persona que
5 criticó el dato de la Aresep fue la directora Sonia Muñoz Tuk, quien consultó por qué
6 un estudio estaba mejor que el otro. Comenta que él se llevó la impresión de que los
7 tiempos eran importantes; si era tres años o un mes la diferencia entre un estudio y
8 otro. Pareciera que él tuvo la culpa en este punto, por querer tratar de lograr que fuera
9 el estudio más reciente, pero si la Junta Directiva considera que es el estudio de la
10 Aresep el primero que tiene que estar, pues se vuelve a la versión que originalmente
11 tenían, siendo que los dos elementos anteriores no sirven para tomar decisión.

12

13 La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que no necesariamente este estudio sí.

14

15 El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta cuál otro. Se están tomando los estudios
16 porque los dos anteriores no funcionan; son datos que son atípicos, tienen varios
17 problemas, la información no está llegando, por lo que hay que tomar el estudio de la
18 Aresep.

19

20 El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que el tema es la comparación entre los dos
21 estudios, cómo llegar y decir cuál es. Ese es el punto. Esos son los criterios que hay
22 que ver.

23

24 El señor **Roberto Jiménez Gómez** externa que, así las cosas, la tarea que le quedaría
25 la Fuerza de Tarea es analizar este punto, para tomar la decisión de cuál estudio se
26 usa, el de la Aresep o el del Consejo de Transporte Público. Hay criterios y hasta
27 fórmulas matemáticas-estadísticas que se podrían utilizar, porque podrían ser criterios
28 a, b, c y el d, y podría ser una fórmula que da una variación y entre esa variación, que
29 se defina un criterio y que sea lo más objetivo posible.

30

1 Considera que sí es válido analizar ese aspecto, tiene que haber algún punto
2 intermedio de análisis, criterios que cualquiera los pueda entender, escritos de forma
3 tal que los entienda un economista, un ingeniero o un abogado.

4

5 El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que para que se tenga en consideración,
6 la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria podría aportar en esto, de
7 manera que lo entienda un juez, dado el dato que se va a utilizar, cualquiera que sea,
8 tiene que sostenerse en los tribunales.

9

10 El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que en esta oportunidad se expusieron
11 todos los aspectos.

12

13 El señor **Edward Araya Rodríguez** comenta que faltó lo concerniente al de tipo de
14 cambio.

15

16 El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que la modificación del cambio de tipo de
17 cambio es muy sencilla, es homologar con todo lo que se tenía anteriormente.

18

19 Por otra parte, manifiesta que se hizo la presentación de los ajustes más sustantivos
20 a la metodología y que tienen importancia para lo que es el protocolo de demanda. En
21 general, se han explicado algunos ajustes, así como la justificación, el porqué, cuál es
22 el problema y cuál es la solución; es decir, las soluciones, con excepción de este último
23 punto que sí requiere el desarrollo del criterio, para definir cuándo un estudio u otro
24 queda como dominante a la hora de definir una tarifa; por lo tanto, en otra ocasión, se
25 continuará con la discusión de este tema con las justificaciones asociadas al problema
26 que se tiene.

27

28 Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea, de conformidad
29 con los oficios OF-381-CDR-2018, OF-382-CDR-2018, OF-0760-RG-2018 y OF 0761-
30 RG-2018, todos del 22 de agosto de 2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo

1 somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los
2 miembros presentes:

3

4 **ACUERDO 03-51-2018**

5

6 Continuar, en una próxima sesión, con la presentación preliminar de la propuesta de
7 protocolo de demanda y modificación a la Metodología para Fijación Ordinaria de
8 Tarifas, modalidad autobús.

9

10 *A las trece horas y diez minutos se retira del salón de sesiones la Fuerza de Tarea*
11 *Modalidad Autobús.*

12

13 *A partir de este momento, ingresan el señor Ricardo Matarrita Venegas, director*
14 *general de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, y las señoras Conchita*
15 *Villalobos Segura, Guisella Chaves Sanabria, funcionarias de esa Dirección, a exponer*
16 *el tema objeto del siguiente artículo.*

17

18 **ARTÍCULO 5. Modificación presupuestaria N° 7-2018.**

19

20 La Junta Directiva conoce de los oficios OF-0337-DGEE-2018 del 20 de agosto de
21 2018 y OF-0748-RG-2018 del 21 de agosto de 2018, mediante los cuales la Dirección
22 General de Estrategia y Evaluación, y el Regulador General, remiten para su
23 aprobación, la Modificación presupuestaria N° 7-2018 al presupuesto de la Aresep, por
24 un monto de ¢143.5 millones, según informe DGEE-030-2018.

25

26 La señora **Conchita Villalobos Segura** explica en detalle los principales extremos de
27 la Modificación, dentro de los cuales está el origen de los fondos, su aplicación y el
28 detalle de los gastos por programa a nivel de partida.

29

1 Analizada la modificación presupuestaria, con base en lo expuesto por la Dirección
2 General de Estrategia y Evaluación, conforme al informe DGEE-030-2018, el señor
3 **Roberto Jiménez Gómez** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por
4 unanimidad de los votos de los miembros presentes y con carácter de firme:

5

6 **ACUERDO 04-51-2018**

7

8 Aprobar la Modificación presupuestaria N° 7-2018 al presupuesto de la ARESEP por
9 un monto de ¢143.539.221,32 (ciento cuarenta y tres millones quinientos treinta y
10 nueve mil doscientos veintiún colones con 32/100), de acuerdo con el contenido
11 presentado en el Informe DGEE-030-2018 de la Dirección General de Estrategia y
12 Evaluación. **ACUERDO FIRME.**

13

14

15 **CAPÍTULO IV. ASUNTOS POSPUESTOS.**

16

17 **ARTÍCULO 6. Asuntos pospuestos.**

18

19 El señor **Roberto Jiménez Gómez** propone, posponer para una próxima sesión, el
20 conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 2.4, 2.5, 2.6, 2.7,
21 2.8, 2.9, 2.10 y 2.11. Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve,
22 por unanimidad:

23

24 **ACUERDO 05-51-2018**

25

26 Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los puntos 2.4, 2.5, 2.6, 2.7,
27 2.8, 2.9, 2.10 y 2.11 de la agenda, los cuales a continuación se detallan:

28

29 ✓ *Continuación del análisis del proceso y bases del concurso para el*
30 *nombramiento de un miembro Titular y un Suplente del Consejo de la*
31 *Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficio OF-460-DRH-2018 del 22 de*
32 *agosto de 2018.*

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29

- ✓ *Solicitud de corrección de error material y recurso de apelación, interpuestos por el señor Julio Guido Guido, contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015. Oficio 828-DGAJR-2018 del 16 de julio de 2018.*
- ✓ *Recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Lared Limitada, contra la resolución 051-RIT-2014. Expediente ET-016-2014. Oficio 835-DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.*
- ✓ *Recursos de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Autobuses Romero S.A., contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015. Oficio 855-DGAJR-2018 del 18 de julio de 2018.*
- ✓ *Recurso de apelación interpuesto por Transportes Costarricenses Panameños Limitada (Tracopa), contra la resolución RRG-134-2016. Expediente OT-077-2012. Oficio 833-DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.*
- ✓ *Informe sobre la compatibilidad de lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento Sectorial de Servicios Eléctricos (Decreto N° 29847-MP-MINAE-MEIC), con la autonomía y competencias atribuidas a la Autoridad Reguladora. (Cumplimiento de los acuerdos 06-37-2018 y 08-37-2018). Oficios 1035-IE-2018 del 16 de julio de 2018 y OF-1187-IE-2018 del 21 de agosto de 2018.*
- ✓ *Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos del acto, interpuestos por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, en su condición de Consejero del Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, contra la resolución RIE-030-2018. Expediente ET-081-2017. Oficio 682-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.*

1 ✓ *Recurso de apelación interpuesto por la Refinadora Costarricense de Petróleo*
2 *S.A. (Recope), contra la resolución RIE-015-2018. Expediente ET-005-2018.*
3 *Oficio 715-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.*
4

5 **A las trece horas y quince minutos se levanta la sesión.**
6
7
8

9 **ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ**
10 **Presidente de la Junta Directiva**

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

11