

**SESIÓN ORDINARIA**

**N°53-2018**

**4 de setiembre de 2018**

***San José, Costa Rica***

## SESIÓN ORDINARIA N°53-2018

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta y tres, dos mil dieciocho, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el martes cuatro de setiembre 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; Herley Sánchez Víquez, asesora 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.*

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

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

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

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

### **ARTÍCULO 2. Lectura y aprobación del Orden del Día de la sesión ordinaria 52-2018.**

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura al Orden del Día de la sesión ordinaria 53-2018 y lo somete a votación. La Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

#### **ACUERDO 01-53-2018**

Aprobar el Orden del Día de la sesión ordinaria 53-2018, el cual a la letra dice:

- 1. Aprobación del Orden del Día.*
- 2. Aprobación de actas:*

- 2.1 *Sesión 50-2018 del 20 de agosto de 2018.*
  - 2.2 *Sesión 51-2018 del 24 de agosto de 2018.*
  - 2.3 *Sesión 52-2018 del 28 de agosto de 2018.*
3. *Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.*
  4. *Asuntos resolutivos.*
    - 4.1 *Propuesta de modificación a la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas, modalidad autobús, y protocolo de demanda. Oficio OF-0781-RG-2018 del 29 de agosto de 2018.*
    - 4.2 *Recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., contra la resolución RRG-266-2017. Expediente OT-082-2015. OF-0996-DGAJR-2018 del 24 de agosto de 2018.*
    - 4.3 *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.*
    - 4.4 *Solicitud de corrección de error material y recurso de apelación, interpuestos por el señor Julio Guido, contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015. Oficio 828-DGAJR-2018 del 16 de julio de 2018.*

- 4.5 *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.*
- 4.6 *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.*
- 4.7 *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.*
- 4.8 *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.*
- 4.9 *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.*
5. *Asuntos informativos.*
- 5.1 *Respuesta del Regulador General sobre el trámite seguido en el expediente OT-007-2018, en el que se investiga la denuncia presentada contra la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A. Oficio 649-RG-2018 del 19 de julio de 2018.*

- 5.2 *Traslado de gestión por parte de la Dirección General de Atención al Usuario; sobre el escrito presentado por la Junta de Salud del Hospital Nacional de Geriatría y Gerontología, relacionado con el caso de Busetas Heredianas. Oficio 3448-DGAU-2018 del 26 de julio de 2018. (SAU-60450-2018)*
- 5.3 *Escrito presentado por el señor Raymundo Bolaños Calvo, Apoderado de Transportes La Pampa Ltda., sobre las implicaciones de las modificaciones a la metodología tarifaria ordinaria contenidas en la resolución RJD-060-2018. Carta del 19 de julio de 2018. (SAU-62046-2018). Área funcional: Intendencia de Transporte.*

### **CAPÍTULO III. APROBACIÓN DE ACTAS.**

#### **ARTÍCULO 3. Aprobación de actas.**

##### **3.1 Sesión 50-2018**

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión extraordinaria 50-2018 del 20 de agosto de 2018, la cual se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

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

##### **ACUERDO 02-53-2018**

Aprobar con correcciones, el acta de la sesión 50-2018 celebrada el 20 de agosto de 2018.

### **3.2 Sesión 51-2018**

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión ordinaria 51-2018 del 24 de agosto de 2018, la cual se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

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

#### **ACUERDO 03-53-2018**

Aprobar con correcciones, el acta de la sesión 51-2018 celebrada el 24 de agosto de 2018.

### **3.2 Sesión 52-2018**

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión ordinaria 52-2018 del 28 de agosto de 2018, la cual se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

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

#### **ACUERDO 04-53-2018**

Aprobar con correcciones, el acta de la sesión 52-2018 celebrada el 28 de agosto de 2018.

## **CAPÍTULO IV. ASUNTOS DE LOS MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA.**

**ARTÍCULO 4. Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.**

El señor **Roberto Jiménez Gómez** se refiere al congreso de regulación de los servicios públicos denominado “Calidad como un derecho ciudadano” e indica que se ha contado con apoyo internacional, como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Banco Mundial; entre otros, y que han facilitado, sin costo alguno para la Aresep, a consultores de alto nivel en varios de los temas. Aprovecha la oportunidad y hace entrega a los miembros del cuerpo colegiado, la invitación para que participen en el citado evento.

Informa que dentro de los panelistas estarán los señores (a): Ana Alburquerque, de la entidad reguladora de agua y residuos de Portugal; Pedro Sánchez, experto internacional en regulación, promoción y energía del Banco Mundial; también se está a la espera de contar con la presencia del señor Ricardo Sánchez experto en infraestructura y economía marítima de la CEPAL. También participará el señor Franklin Chang y otros participantes de alto nivel.

Explica que dicha actividad en gran medida dará la oportunidad de discutir temas de mucho interés, dentro de los cuales cita: cambio climático, tecnologías disruptivas y políticas públicas. Reitera la invitación a los miembros del cuerpo colegiado; asimismo, entrega el volumen 2 y 3 de la revista “Regulación y Sociedad” en la cual hay artículos de la Aresep y de un congreso que se realizó en conjunto con el Colegio de Abogados.

Es importante estimular que los funcionarios de la Institución escriban artículos y los expongan en dicho evento. Asimismo, solicita, si lo tienen a bien, al señor Pablo Sauma Fiatt y a la señora Xinia Herrera Durán, ser moderadores de mesas. Agrega que, se pretende que haya una participación muy activa de todas las áreas, para mostrar el quehacer de la Aresep y poder reforzar el conocimiento y experiencias internacionales.

En otro orden de ideas, informa que ya se está coordinando la visita del ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para lo cual se le presentaron las posibles fechas para programar la sesión.

## **CAPÍTULO V. ASUNTOS RESOLUTIVOS.**

*A las nueve horas y veinticuatro minutos ingresan al salón de sesiones, los integrantes de la Fuerza de Tarea Modalidad Autobús: Edward Araya Rodríguez, Marlon Yong Chacón, Juan Carlos Pereira, Eduardo Andrade Garnier, Adriana Martínez Palma, Daniel Fernández Sánchez, Paolo Varela Brenes, Eddy Víquez Murillo, Andrés Obando Chaves, Gilbert Retana Chaves, así como el señor Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte, a participar en la presentación del tema objeto del siguiente artículo.*

### **ARTÍCULO 5. Propuesta de modificación a la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas, modalidad autobús, y protocolo de demanda.**

La Junta Directiva conoce del oficio OF-0781-RG-2018 del 29 de agosto de 2018, mediante el cual el Regulador General remite la propuesta de modificación parcial a la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas, modalidad autobús, contenida en el oficio OF-399-CDR-2018 del 29 de agosto de 2018, de la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), adjunto al cual se remite la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** procede a explicar la propuesta de modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; en lo relativo al apartado 4.4.8 Costos de los estudios de calidad del servicio de la Sección 4.4 Costos Fijos.

Por otra parte, el señor **Fernández Sánchez** explica la propuesta de modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, en cuanto a la eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, dentro de lo cual detalla las siguientes propuestas:

- *Modificar el Inciso e. del apartado 1.3 de la Sección 4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2*
- *Modificar el Paso III de la Sección 4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2*
- *Modificar el primer párrafo del apartado 1.5 de la Sección 4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2*
- *Eliminar el segundo párrafo del apartado 1.5 de la Sección 4.9.2 (Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2) y la ecuación 87 y sus definiciones*

Asimismo, el señor **Daniel Fernández Sánchez** explica la propuesta de modificación parcial en lo relativo valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, dentro de lo cual se propone sustituir el inciso a.1 de la Sección 4.13.2 Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que existe un tema importante, en el sentido de que se le ha consultado y que, en agendas de la Junta Directiva ha quedado; es que originalmente lo que se pretendía presentar era el protocolo de demanda. En ese sentido, el señor Jiménez consulta a la Fuerza de Tarea, si a raíz de las modificaciones propuestas a la metodología, se requerían ajustes en el protocolo de demanda.

El señor **Paolo Varela Brenes** expresa que propiamente en el protocolo de demanda, en el momento en que se menciona la validación, ya sea de las estadísticas o sistema

de conteo de pasajeros como se ha comentado en sesiones anteriores, se considera dos factores: i) pasajeros por carrera y ii) cantidad de carreras.

De tal forma, que al proponer modificaciones en esta oportunidad a la metodología, sobre la cantidad de carreras que aplican, la versión de protocolo estaba ajustada a la resolución RJD-060-2018. Añade que lo que se hizo con el protocolo, fue ajustarlo para que tome la cantidad de carreras que diga la metodología, con lo cual queda totalmente alineado. Lo que se está proponiendo es utilizar solamente las carreras autorizadas, de manera que se queda con un parámetro que permite ese alineamiento. La última versión de protocolo ya subsana esa situación.

Seguidamente, el señor **Varela Brenes** procede a explicar la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al sistema automatizado de conteo de pasajeros, dentro de lo cual se propone modificar el apartado 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala al señor Enrique Muñoz Aguilar que varios de los ajustes que se están proponiendo del volumen de pasajeros tiene que ver con la experiencia que la Intendencia de Transporte ha tenido. Consulta si con las sugerencias que se han brindado en la integración de esta propuesta y la experiencia en el análisis de la información, se puede tomar como un primer dato.

Asimismo, los filtros que se han establecido para tener la mejor información sobre el volumen de pasajeros, cuando se usan las estadísticas o las barras, sería razonable en primera instancia, para utilizarlo como elementos en la definición del volumen de pasajeros; más la potestad que tiene la Aresep de realizar validaciones y verificaciones y estudios de demanda.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que, como lo había señalado en sesiones anteriores, la Intendencia de Transporte desde la aprobación de la RJD-035-2016, ha tratado de implementar la información que debería llegar de las barras electrónicas y para ello, se han venido realizando varios esfuerzos. Agrega que la obligación de entregar información de las barras electrónicas por parte de los prestadores, se hizo por primera vez en el ajuste del segundo semestre de 2017; y tenían plazo para entregar hasta mayo de 2018.

Ahora bien, una vez que ingresaron distintos recursos de revocatoria, el equipo técnico llevó a cabo la revisión en campo, tanto del lado de proveedores de tecnologías como del lado de las empresas. En dicha verificación, se detectó aspectos que requerían ajustes; por ejemplo, según la metodología, las barras tenían que proporcionar el monto de la tarifa y ese dato no lo proporciona dado que lo que genera son datos de conteo de pasajeros.

La resolución RJD-035-2016 describe algunos datos que deben indicar, no solo cantidad de ascensos y descensos regulares, sino la tarifa regular por tipo de pasajero, de manera que cuando se les dice a las empresas que deben entregar información de las barras, pero además de los ascensos y descensos, debe indicar la tarifa regular, los prestadores responden que eso lo genera el sistema de pago electrónico. Acota que la información de barras solo proporciona cantidad de pasajeros que suben y bajan en un punto determinado.

Lo anterior, señala, implicó para la Intendencia de Transporte tener que revisar a nivel de empresas y otros, por lo cual se hizo la recomendación al Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR), en el sentido de que tal y como está la metodología en la RJD-035-2016, se requería ajustes para lograr operacionalizar los sistemas de conteo de pasajeros, lo cual se hizo mediante un oficio formal.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, partiendo del supuesto que ese

aspecto se subsana, y que van a recopilarse datos de las estadísticas y las barras electrónicas, los mecanismos de verificación y control, para que ese dato sea razonable y apropiado con que cuenta la Intendencia de Transporte, y tiene lo que va a ser el protocolo; consulta si son suficientes instrumentos para saber que el dato es razonable y justo para definir una tarifa.

Al respecto, el señor **Muñoz Aguilar** responde que las reglas que están en la metodología, establecen cinco formas de cómo se puede ir obteniendo el dato de demanda. El primero, sería el conteo de pasajeros, de manera que, de situarse en ese escenario, básicamente estos cambios están ajustando los plazos de entrega de la información y algunos datos que las barras electrónicas que, hoy por hoy, no suministran.

Señala que la Intendencia lo que haría es aplicar esas reglas, continuar con la implementación para que, la información de las barras electrónicas, lleguen a la Intendencia de Transporte (IT) y de ahí obtener el dato de pasajeros.

Adicionalmente, un segundo escenario, es la validación de las estadísticas, la Intendencia de Transporte lo que hizo fue señalar al CDR, que para validar estadísticas se requería un conjunto de reglas adicionales que son las que vendrán en el protocolo; pero además, se tendría que revisar algunos temas a la hora de validar la estadística, por ejemplo, el hecho de que se utilizaba el dato mayor de carreras del lado de los ingresos, y el dato menor de carreras del lado de los costos.

La IT hizo la propuesta de utilizar el dato de carreras autorizadas, para contar con un dato objetivo de los dos lados y es lo que se está proponiendo modificar en esta oportunidad, para que ese cálculo se haga en orden como señala la metodología; por supuesto todavía falta el protocolo para complementar el cálculo de los intervalos y tener la validación.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, precisamente, es para tener una regla y que la aplicación de la ciencia y la técnica permita la posibilidad a que la Intendencia de Transporte pueda hacerlo cuando se tuviera datos de demanda en esas dos formas.

Expresa el señor **Muñoz Aguilar** apunta que esos fueron aspectos que trasladaron al CDR y que se están atendiendo con estos cambios en la metodología.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** le señala al señor Marlon Yong Chacón que se ha realizado un esfuerzo con el CDR y la Fuerza de Tarea para mejorar las propuestas y consulta si, en general, considera si son pertinentes, razonables, lo que se ha planteado hasta ahora.

El señor **Marlon Yong Chacón** responde que sí, toda vez que considera que las metodologías son dinámicas. Agradece los hallazgos aportados por las Intendencias y otros técnicos, a la hora de dar recomendaciones sobre las metodologías; incluso operadores o cualquier otra persona que realice propuestas.

El señor **Varela Brenes** continúa con la explicación de la propuesta de modificación, en lo que respecta el sistema de conteo de pasajeros y, por otro lado, se refiere a la propuesta de modificación en lo que respecta al volumen de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamiento; dentro de lo cual se proponen los siguientes cambios:

- *Adicionar un párrafo al inciso a del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros.*
- *Modificar el segundo párrafo del punto 3 de la Validación de campo de la información del SIR, o registros del SCP que no cumplan con las características d) y e) de la sección 4.11.2, en el inciso b.ii del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros.*

- *Modificar los incisos b.iii y b.iv del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros.*
- *Modificar el inciso a de la Sección 4.12.1 Datos de las variables de operación.*
- *Modificar los párrafos cuarto y quinto del inciso b.i del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros.*
- *Modificar los párrafos cuarto y quinto del inciso b.i del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros.*
- *Modificar el punto 2 de la “Validación de campo de la información del SCP”, en el inciso b.ii del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros.*
- *Modificar el punto 2 de la “Validación de campo de la información del SIR, o registros del SCP que no cumplan con los requerimientos de la sección 4.11.2”, en el inciso b.ii del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros.*
- *Sustituir el siguiente texto del penúltimo párrafo del apartado 4.8.2.c Cálculo de índice de pasajeros para un conjunto de rutas o ramales.*

Seguidamente, el señor **Daniel Fernández Sánchez** procede a explicar la propuesta de modificación parcial en cuanto al tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense; dentro de lo cual se propone modificar el segundo párrafo del punto c. Arriendo de las unidades autorizadas, del apartado 4.12.2 Datos de variables de inversión.

Una vez concluida la presentación general de las propuestas por parte de la Fuerza de Tarea, el señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que tiene varios comentarios. Por una parte, le parece incorrecto lo que dicen los oficios 781-RG-2018 de la Fuerza de Tarea y el oficio sin número de la Fuerza de Tarea adjunto al oficio anterior, puesto que los dos dicen “donde se incorporan las observaciones realizadas por los miembros de la Junta Directiva en las sesiones 51-2018 y 52-2018”. Le parece importante que se amplíe, en el sentido de se especifique que solamente “las observaciones formuladas por los miembros del cuerpo colegiado, que fueron aceptadas por la Fuerza de Tarea”, pues no todas las observaciones que se realizaron justifican los cambios. Agrega que, debe quedar claro, que la Fuerza de Tarea decidió qué de lo que se dijo y qué no. Consulta si es correcto o está equivocado en su afirmación.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, en general, los aspectos sustantivos fueron tomados en cuenta.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** expresa que posteriormente se verá en la votación, pero de todas maneras hay observaciones que no fueron aceptadas por la Fuerza de Tarea, por lo cual, haciendo justicia a lo que sucedió, debe quedar claro.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que se hizo un análisis de carácter técnico; la Fuerza de Tarea en cada caso podría explicar las razones.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que, la redacción actual da a entender que todas las observaciones fueron incorporadas y no fue así.

El señor **Edgar Gutiérrez López** apunta que esas observaciones se manifestaron pero no fueron objeto de acuerdo o formalmente aprobadas, lo cual complica cómo lograr identificar cada uno de los puntos.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que, en segundo lugar, desea señalar que no le

queda claro cuál es la relación de la propuesta de modificación y el protocolo de demanda. Aclara que se trató de vincular y que incluso, como consta en esta misma acta, el Regulador General le solicitó al señor Paolo Varela Brenes explicara el por qué cuando se estaba trabajando en el protocolo de demanda se hicieron ajustes y se dice que son necesarios para protocolo. Sin embargo, la mayoría de los ajustes no son para el protocolo de demanda.

En ese sentido, quiere decir que esta propuesta de la metodología, de la cual quiere aclarar, se enteraron uno o dos días antes, de que se viera por primera vez en Junta Directiva. Agrega que, siendo honesto, al director Gutiérrez López y a su persona el Regulador General les comentó y realizó una presentación preliminar uno o pocos días antes de la primera presentación a la Junta Directiva, pero antes de eso, no se conocía de ningún ajuste a la metodología.

Considera que fue una sorpresa para el cuerpo colegiado, toda vez que se esperaba el protocolo de demanda y que se presentaran pequeños ajustes a la metodología, dentro de los cuales, desde su punto de vista no son pequeños, tal y como la eliminación del valor tope y lo del volumen de pasajeros en lo referente a los estudios.

Agrega que, simplemente no le queda claro, si lo que siempre se dijo del protocolo de demanda y tal y como lo señaló ahora el Intendente de Transporte, de que lo importante era que se eliminará toda la discreción y se dieran reglas claras; no entiende en este contexto dónde va el protocolo, el cual no se ha comenzado a ver siquiera. Entonces, apunta, se va a cumplir con eso o no, o ya no tiene sentido por los ajustes que se hicieron por volumen de pasajeros.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que cuando se ven las alternativas de solución de desarrollar el protocolo de demanda, se encuentra que se requiere de unos cuantos ajustes a la metodología para darle consistencia, porque como va a un mecanismo de consulta pública, según determinaron en el protocolo de demanda, era

importante ajustar la metodología concordante con el protocolo de demanda.

Señala que, el protocolo está agendado inmediatamente después de conocer estas propuestas. El propósito es conocer ambos aspectos conjuntamente y; tercero, es el hecho de que, cuando se vio la metodología y las áreas de mejora, se han ido encontrando por parte del CDR como de la Intendencia de Transporte, elementos que son necesarios para mejorar y tener mayor claridad.

Explica, por ejemplo, aplicar un estándar o mecanismo para las carreras de acuerdo con el número de carreras efectivas, no las aprobadas, y aplicar los costos a las aprobadas genera efectos importantes. Lo segundo, era el hecho de que la versión original de los estudios a considerar para determinar la demanda, según estudios del año pasado, midiera el volumen de pasajeros a través de los estudios de demanda tanto de Aresep como del Consejo de Transporte Público (CTP), si existían.

Aclara que, lo que sucedió en gran medida, fue había mucha oportunidad de que el cobro electrónico o los sistemas automatizados pudieran brindar información válida y de interés; fue la razón de ser bastantes positivos. Incluso, se indicó un punto que la directora Muñoz Tuk señalaba en otro momento que era pertinente. En la realidad, es a partir de lo que la misma Intendencia ha encontrado, incluso lo que se solicitaba en las barras electrónicas y que la tecnologías como tal no brinda. Por ejemplo, la tarifa.

Asimismo, surgen una serie de áreas que era necesario mejorar y que, a partir del ajuste puntual que había que hacer en la metodología, por el tema de protocolo de demanda, se consideraba oportuno a partir de la experiencia de los técnicos de Aresep, ajustar para obtener ese dato mejorado. Esa fue la única iniciativa que se tuvo.

Por otra parte, el tipo de cambio siempre ha estado presente, y se realizó un ajuste porque está estancado y una economía que pueda sufrir variaciones del tipo de cambio, generaría un efecto muy negativo en las finanzas del prestador.

De la eliminación del valor tope, tiene varias justificaciones. Por un lado, que existe una ley reciente que establece un incremento del 5% por año de la mejora de la flota; además, se está tendiendo a que vayan hacia Euro V o transporte eléctrico.

Asimismo, después de las medidas estadísticas que se utilizaban, generaban una distorsión por la clasificación que suministraba el CTP, por lo cual se consideró más transparente definir que sea el valor de mercado que tiene el Ministerio de Hacienda.

Añade que esas son parte de las modificaciones que se plantean, con todo el deseo, en este caso, que la metodología pueda mejorarse sustancialmente con respecto a la versión que se tenía previamente. Además, en diferentes ámbitos se ha tratado de realizar esas modificaciones, siempre buscando ese equilibrio de contar con una tarifa justa para el usuario y lograr medir bien el volumen de pasajeros.

Por esa razón, señala el señor **Jiménez Gómez**, hizo la consulta al Intendente de Transporte así como al director general del Centro de Desarrollo de la Regulación, en el sentido de que si con esos instrumentos se podría obtener la razonabilidad de estimar el volumen de pasajeros, dado que es la variable clave y en eso se está trabajando. Precisamente, por esa razón se está planteando la modificación de la metodología y la aprobación del protocolo de demanda.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que se va a referir específicamente a los dos temas en los que no está de acuerdo. Le parece que ya no tiene sentido seguir discutiendo, pues se va a votar, pero su posición es, en cuanto a la eliminación del valor tope, que las explicaciones dadas por la Fuerza de Tarea no son adecuadas; pues no parten del análisis de lo que plantea el modelo vigente, ¿por qué se puso un tope al valor de los autobuses; es decir, ¿cuál fue el sentido original de la metodología?; entonces tratar de determinar si se está cumpliendo con el objetivo original en primer lugar.

Si así lo hicieran, se darán cuenta de no se está cumpliendo lo que se planteó originalmente la metodología, pero por un problema de la información que está enviando el CTP, que quedó en las sesiones anteriores; que el CTP clasifica los buses de una forma u otra. En ese sentido, hay un problema de calidad de información que viene y no de la metodología; le parece que antes de modificar la metodología hay que buscar la forma de que se envíe la información de forma adecuada, que es tema de la potencia, de los buses urbanos, montanos, que se discutieron en sesión de Junta Directiva.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que hay oficios remitidos hace tiempo por la Intendencia de Transporte, solicitando aclaración de esos aspectos y no se ha dado. Apunta que no solamente es un tema de clasificación, es de valor.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que el tema de clasificación fue dado aquí como uno de los temas; pero insiste y reitera, no se puede solucionar un problema del CTP por vía de las tarifas, es injusto para los usuarios; incluso pensaría que es ilegal tratar de arreglar temas de este tipo. Primero hay que tratar de arreglarlo como corresponde.

Por otro lado, señala que esa falsa expectativa que está en el papel de justificar eso con que la flota va a crecer y que todos los buses van a ser Euro V, VII, o que todos los buses van a ser eléctricos o van a utilizar energías limpias; considera que no se vale liberalizar el precio antes de que se compruebe que eso va a pasar.

Señala que, lo que debería de hacerse, es que exista una clasificación específica para esos buses, obtener la información y ahí sí otorgar lo que corresponde, y no liberalizar sin tener un control y supone que eso va a tener un gran impacto en las tarifas cuando se utilice. Entonces, ese impacto se está trasladando al usuario. Está de acuerdo que si los usuarios van a viajar en buses mejores, perfecto, pero si van a viajar en buses sobredimensionados que nos les va a mejorar el servicio, para qué entonces. Al costo,

en su criterio, significa al costo adecuado, no a cualquier costo.

Conforme a lo señalado, no está de acuerdo con el tema de romper el tope de esa forma como se está haciendo; sin las justificaciones adecuadas, y que al final termina pagando el usuario.

En segundo lugar, no está de acuerdo con el criterio del volumen de pasajeros, de que se utilice el estudio más reciente. Como lo reconoció el Regulador General y quedó constando en actas, él fue el que propuso esa alternativa y ha calado hondo en la Fuerza de Tarea, pero realmente no le parece que esté bien justificado. Desde su punto de vista, una buena regulación o una regulación inteligente, tiene que aprovechar toda la información disponible.

De tal forma, señala que, si se tienen varios estudios, no se tiene que decir cuál es el mejor; sino analizar si hay diferencias y entender el porqué de esas diferencias, y de toda la información se tiene que seleccionar la mejor y no utilizar el criterio del estudio más reciente suponiendo que es mejor, porque lo que le preocupa además es que podría, eventualmente, darse que todos los empresarios que puedan pagar estudios que les pueda aceptar y aprobar el CTP lo cual los hace válidos, los presenten para solicitar tarifa, qué sucede si esos estudios dan mucha diferencia respecto con los que cuenta la Aresep, pues según la propuesta de ajuste a la metodología, simplemente se acepta el otro estudio. Le parece que no debe ser así; pues la responsabilidad de la Aresep como regulador, es tomar toda la información y tomar la mejor decisión y no por fecha.

Adicionalmente, le queda la duda con respecto a la eliminación de la discrecionalidad en el protocolo de demanda, cuando se presente el caso de un estudio del CTP realizado por una empresa y presentado muy actualizado, el cual da un volumen de pasajeros muy bajo de acuerdo con lo que se venía manejando; pero que hay que aceptarlo tal cual, según el criterio del más reciente. Así las cosas, se debe dejar

previsto en el protocolo de demanda, la posibilidad de que la Aresep haga un estudio propio para verificar las cifras de ese estudio, aunque estén aprobadas por el CTP.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** expresa que, en primera instancia, solicitó valorar información más reciente. Como señaló la vez anterior, en su criterio particular, y a raíz de los datos que brindada el señor Sauma Fiatt, le parecía que se podría encontrar una solución con una combinación de datos.

Desde su punto de vista, le hubiera gustado ver una combinación de datos, hacer estudios; la Fuerza de Tarea decidió por criterios técnicos hacerlo. Particularmente, no es el que compartía más, porque tal y como se lo expresó al señor Pablo Sauma Fiatt, que compartía en gran medida su posición, y le manifestó a la Fuerza de Tarea tratar de buscarlo; sin embargo, el equipo técnico decidió que esa era la forma.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que respeta pero no comparte. Ese es su punto. Esos son los dos temas no está de acuerdo y tampoco tienen que cambiarlo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que el protocolo tiene que considerar toda la posibilidad de hacer estudios. Ha insistido y ha defendido acá los recursos económicos para la Intendencia de Transporte para que lleven a cabo estudios o validaciones hasta donde sea necesario, toda vez que es facultad de la Aresep y parte de la verificación y análisis de los datos; incluido el estudio que presente el CTP será analizar en alguna medida inconsistencias y generar esa verificación para determinar si son datos fidedignos, de tal manera se pueda contar con esa herramientas para realizar análisis estadístico y validar la información que está suministrando el prestador y considera que así se ha hecho el protocolo de demanda y, de tener que mejorarse en ese sentido, se tendrá que hacer, porque lo que se busca tener es la posibilidad y facultad de analizar, verificar y realizar los estudios de demanda del sector de buses.

Comparte y agrega que es una orientación fundamental, incluso lo que se quiere es

que si existiera un día datos estadísticos generados por los autobuseros de valor para ser analizados, se tendrán que analizar con todas las técnicas estadísticas, hacerse validaciones de campo, comparar estudios conforme lo ha manifestado el director Sauma Fiatt que, de si se tienen varios estudios se generan puntos de comparación.

Reitera que comparte el hecho de que se requiere validación y que protocolo incluya elementos para que la Aresep siga cumpliendo su papel de verificar, salvaguardar que el valor del volumen de pasajeros es el adecuado y que los datos del estudio más reciente que plantea la Fuerza de Tarea y que validó el CDR, se debe a una posición técnica que, igualmente respecta considerando que se podría haber buscado una solución de otro tipo, pero el equipo técnico determinó que esa es la mejor forma. Incluso, aquí mismo lo indicó, que se buscara otra solución, pero es respetuoso del estudio técnico, sin dejar de lado de que la Aresep tiene la facultad y la responsabilidad de hacer la verificación, análisis y validación de los datos que aporte un prestador.

El señor **Edgar Gutiérrez López** comenta, entre otras cosas, que una vez conocidos los cambios propuestos lo que procede en esta etapa, es que como acto preparatorio, lo que corresponde es someter a audiencia pública las modificaciones a la metodología expuestas en esta oportunidad.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta a la Auditora Interna específicamente qué opina del protocolo de demanda.

La señora **Anaysie Herrera Araya** indica que se requeriría de un análisis tipo estadístico. Menciona que había hecho un comentario, respecto a que este tipo de estudios es conveniente que se cuente con la participación de un estadístico, porque ha sido un aspecto que han argumentado en alguna denuncia que se ha presentado.

Manifiesta además que, en la labor propiamente de la Auditoría Interna, se siente que se requiere un estadístico para la validez. A la hora de hacer la inferencia se pueden

eventualmente tener errores; por ejemplo, a la hora de establecer una muestra.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** aclara que la consulta es sobre el protocolo de demanda y no del recurso humano con cuenta la institución.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, por un tema de orden, posteriormente se va a conocer el protocolo de demanda más adelante.

La señora **Anayansie Herrera Araya** indica que, dentro de su campo, puede revisar la propuesta que se determine. En general, puede indicar que es un tema pendiente, lo cual ha manifestado en otras ocasiones, de contar con un protocolo. Parte de otros aspectos, de cómo se define la muestra e inferencia posterior, ha sido el hecho de que se carece de dicho protocolo, pero si se requiere que haya pasado por la formalidad requerida en estos casos.

Asimismo, como lo indicó el director Sauma Fiatt, si la Intendencia de Transporte ha desarrollado estudios, es porque tiene firme la convicción de sus potestades y que tiene beneficio realizarlos para la mejora de los datos. Agrega que se va a revisar la propuesta, dado que este proceso es la que va a generar la herramienta, esperando que sea la más adecuada para todos.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que a lo que se refería con la consulta a la Auditora Interna, es en el sentido de que en la modificación a la metodología se están incluyendo aspectos relacionados con el protocolo de la demanda.

Por otra parte, consulta a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR) que, conforme al Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), asesora a la Junta Directiva, si considera que la propuesta de modificación a la metodología de autobuses cumple legalmente en todos sus extremos con la legalidad,

la ciencia y la técnica.

La señora **Carol Solano Durán** responde que no se ha revisado por la estructura actual que hay en este momento y los acuerdos de Junta Directiva; el Regulador General nombró los funcionarios Daniel Fernández Sánchez y Adriana Martínez Palma, quienes han estado participando en la Fuerza de Tarea con la independencia que se le dio a la Fuerza de Tarea conforme al oficio de nombramiento. Desde el punto de vista legal, dicho equipo cuenta con la asesoría del señor Román Navarro Fallas.

En esta etapa, a la DGAJR no le corresponde revisar la metodología, sino posterior al proceso de audiencia pública para verificar si se presentaron cambios sustanciales y, luego lógicamente, todo el régimen recursivo que pueda presentarse.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, tomando en cuenta la jerarquía de las normas, la resolución del Regulador General está por debajo del RIOF, y el RIOF dice que la DGAJR, es la que asesora a la Junta Directiva. Consulta nuevamente si esta modificación cumple legalmente.

La señora **Carol Solano Durán** responde que no la han analizado, porque al ser una asesoría se actúa a instancia de la Administración, ya sea Junta Directiva y también del Despacho. La Junta Directiva, en su momento, decidió que para evitar reprocesos y para implementar el cambio del RIOF en el 2011, de que el Regulador General tiene la facultad de nombrar estas fuerzas de tarea con independencia; es que se le remite a revisión en la etapa post audiencia.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, por la importancia que reviste este tema y a nivel judicial donde se tiene experiencia en la defensa de juicios contenciosos contra la Aresep, le gustaría que la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria lo revisara con ese conocimiento, para estar blindados contra cualquier proceso que se presente en contra de la institución.

Por otro lado, consulta a los integrantes de la Fuerza de Tarea que si las modificaciones a la metodología de autobuses que se están proponiendo a la Junta Directiva, son los únicos necesarios que se han detectado después de la aplicación de la metodología según la resolución RJD-060-2018. Si considera que son los únicos cambios o creen si hay otros que se deben realizar.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** expresa que, de lo que se analizado hasta ahora, no se tiene ningún otro cambio.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que también lo otro que se está analizando, son los estudios técnicos para determinar si es necesarios los ajustes. A partir del análisis del año anterior, se determinó que había necesidad de información científica y técnica.

El señor **Eddy Viquez Murillo** señala que, si bien estos cambios que se han valorado, eso no implica que no vayan a surgir otras modificaciones, partiendo del hecho de que algunos de los cambios surgen de la propia aplicación de la Intendencia de Transporte y ya en la marcha de la aplicación se pueden ir encontrando casos específicos que, en el marco general no se apega propiamente a esos casos, probablemente puedan generar otras modificaciones a futuro.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta al Intendente de Transporte si éstas modificaciones que se están proponiendo a la Junta Directiva, son las únicas que él en la Intendencia requiere después de haber aplicado la metodología.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que, al día de hoy, se han aprobado dos fijaciones tarifarias con esta metodología. Lo que se ha detectado en el camino, se le ha hecho saber al Centro de Desarrollo de la Regulación, de los ajustes que requiere la metodología. Agrega que se debe tomar en cuenta que es una metodología que

elimina los márgenes de discrecionalidad y, por tanto, al tener 400 empresas distintas, 575 rutas distintas, 3500 tarifas distintas, no podría garantizar que en este momento, que vaya a surgir en las aplicaciones de diferentes rutas o casos a futuro, en los cuales la Intendencia tenga que advertir. A hoy, lo que se ha manifestado, consta en los oficios que se han remitido al CDR.

Seguidamente, la señorita **Adriana Martínez Palma** procede a da lectura a las diferentes propuestas de resolución, que cabría dictar sobre los casos.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** sugiere incluir en los considerandos la frase de que la “Fuerza de Tarea valoró y consideró pertinentes”.

Al respecto, el señor **Edward Araya Rodríguez** señala que en el oficio 399-CDR-2018, se indica que: “La Fuerza de Tarea valoró y analizó lo señalado por los diferentes miembros de la Junta Directiva en la sesión extraordinaria 51-2018 celebrada el 24 de agosto de 2018 y sesión ordinaria 52-2018 celebrada el 28 de agosto de 2018, sesiones en las cuales fueron presentados los informes técnicos respectivos a los que hace mención los oficios señalados en el párrafo anterior”.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que, se trata de que se indique correctamente. Él hizo referencia a los oficios 781-RG-2018 y el oficio sin número de la Fuerza de Tarea adjunto al oficio anterior, pero no conoció previamente el oficio 399-CDR-2018, porque el mismo se referenció incorrectamente en el Sistema de Junta Directiva (SIJUD), razón por la cual no lo había visto.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que un tema importante a destacar, es que se iba a realizar un análisis técnico e iban a señalar lo que técnicamente era lo consideraba correcto; incluso aunque se quisiera generar sutilezas y en contra de la posición que él tuviera. Esto por cuanto en el pasado se han hecho ajustes, que la Fuerza de Tarea modificó en función de observaciones que no compartían técnicamente.

Lo que están haciendo ahora, es decir lo que consideran conveniente, aunque le hubiera gustado tomar en cuenta lo que el señor Pablo Sauma Fiatt indica; pero es por respeto a un equipo que realiza sus posiciones desde un punto de vista altamente técnico y con grado de autonomía. La consignación de los otros temas, es en el mismo sentido para los miembros de la Junta Directiva. Si se desea de la Junta Directiva modificar algo, tendría que fundamentarse y sustentarse.

La señorita **Adriana Martínez Palma** continúa con la lectura de las resoluciones propuestas.

#### **1-. Sobre la modificación de los costos de los estudios de calidad del servicio**

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea Metodología de Buses, conforme al oficio OF-399-CDR-2018 del 29 de agosto de 2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

#### **RESULTANDO**

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

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

- III. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, dictó la *“Modificación parcial a la Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús, dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*, publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018.
- IV. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación de fecha 29 de agosto de 2018, elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense. En dichos informes se consideraron las observaciones señaladas por los miembros de la Junta Directiva de Aresep, en la sesión extraordinaria 51-2018 del 24 de agosto y la sesión ordinaria 52-2018 del 28 de agosto, ambas del 2018, que la Fuerza de Tarea valoró y consideró pertinentes.

En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta a conocimiento de la Junta Directiva de Aresep, los informes técnicos citados, así como que se sometan

tales informes al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593.

**CONSIDERANDO:**

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y, 6, inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde a la Junta Directiva dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, los requerimientos ambientales, de conservación de energía y eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV. Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas públicas al amparo de la Ley.
- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos

regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.

- VI. Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, el CDR avaló y remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene, los informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.
- VIII. Que en el citado oficio OF-399-CDR-2018, se recomendó, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, los informes técnicos que conforman la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018.
- IX. Que la propuesta de modificación relativa a los costos de los estudios de calidad del servicio, se justifica en lo siguiente:

*“La metodología vigente establece en la sección 4.4.8 el costo mensual de los estudios de calidad del servicio, en concordancia con el artículo 21 del Decreto*

*Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas" y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 158 del 18 de agosto de 2000.*

*Analizando esta sección en el marco de la mejora continua, la Fuerza de Tarea detectó las siguientes oportunidades de mejora:*

- 1. Es necesario prever la normativa aplicable en caso de que se modifique o elimine el Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000.*
- 2. Se condiciona el reconocimiento tarifario de los estudios de calidad a que se encuentren establecidos como requisitos de admisibilidad.*
- 3. Se requiere especificar el tipo de cambio a utilizar en aquellos contratos que pueden estar en dólares estadounidenses o en otra moneda.*
- 4. Se requiere precisar cuál estudio de calidad se debe reconocer tarifariamente en caso de que exista más de uno.*

*En virtud de lo anterior, se señala lo siguiente:*

*Sobre la previsión de la normativa aplicable, se agrega la frase "o la norma que lo sustituya", con la intención de prever cualquier modificación de esta.*

*Sobre lo que la metodología señala del reconocimiento tarifario de los estudios de calidad, éste se dará una vez que dichos estudios sean establecidos como parte de los requisitos de admisibilidad de las solicitudes de fijación tarifaria, resulta necesario citar en lo que interesa lo resuelto por la Junta Directiva por medio de la resolución RJD-228-2017 del 28 de noviembre del 2017:*

“(…)

*de conformidad con el artículo 19 del Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT, el estudio de calidad ya se encuentra establecido como un costo a reconocer en las fijaciones tarifarias, razón por la cual resulta indiferente que dicho costo se encuentre contemplado o no, como requisito de admisibilidad, tal y como lo exige la metodología tarifaria vigente. Lo anterior, en aplicación del principio de jerarquía normativa, establecido en el artículo 6 de la LGAP.*

(…)”

*En virtud de lo anterior, se propone excluir de la metodología tarifaria vigente la condición suspensiva de establecer los estudios de calidad como requisito de admisibilidad para que sean reconocidos tarifariamente.*

*Sobre el tipo de cambio, para aquellos contratos que se encuentren en dólares estadounidenses u otra moneda, se establece el tipo de cambio a utilizar para realizar esta conversión. Se precisa también, la fecha del tipo de cambio a utilizar, considerando que la fecha de la factura del estudio es puntual y por lo tanto se conoce el tipo de cambio de ese día en particular, por lo tanto se utilizará el tipo de cambio a esa fecha, para convertir el monto de dólares a colones.*

*Sobre la precisión al estudio de calidad que se debe reconocer tarifariamente, se considera que para el caso que exista más de un estudio de calidad para la fijación tarifaria, se precisa que se utilizará aquel estudio de calidad vigente según el Consejo de Transporte Público (CTP) al momento de la celebración de la audiencia pública respectiva de cada fijación tarifaria.*

*Adicionalmente, se aclara dentro de la redacción del apartado 4.4.8 Costos de los estudios de calidad del servicio, que el valor del estudio de calidad a reconocer será el que establezca el Consejo de Transporte Público (CTP)”.*

- X. Que el 4 de setiembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, en la sesión 53-2018, con fundamento en el oficio OF-399-CDR-2018, acordó someter al trámite de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo a los costos de los estudios de calidad del servicio.
- XI. Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo a los costos de los estudios de calidad del servicio, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**

**LA JUNTA DIRECTIVA RESUELVE:**

**ACUERDO 05-53-2018**

- I. Ordenar a la Administración, que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-

035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo a los costos de los estudios de calidad del servicio; así:

#### **Costos de los estudios de calidad del servicio**

***“Modifíquese el apartado 4.4.8 Costos de los estudios de calidad del servicio de la Sección 4.4 Costos Fijos, para que se lea de la siguiente manera:***

*“(…)*

#### ***4.4.8 Costos de los estudios de calidad del servicio***

*El costo mensual de los estudios de calidad del servicio (CECS<sub>r</sub>), será incluido dentro de los costos del servicio, según lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas" y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 158 del 18 de agosto de 2000, o la norma que lo sustituya y las reglas que para tal efecto establezca el Consejo de Transporte Público (CTP).*

*Para obtener el costo mensual de los estudios de calidad del servicio se dividirá el monto anual entre doce. Para ello, debe de utilizarse el costo anual que determine el CTP para el conjunto de rutas o ramales con flota unificada, correspondiente al estudio aprobado por el CTP que se encuentre vigente al momento de la audiencia pública del estudio tarifario. Para efectos tarifarios se reconocerá un único estudio de calidad al año.*

*En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de*

*referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.*

*En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en una moneda internacional distinta al dólar de los Estados Unidos, se debe convertir la moneda a dólares de los Estados Unidos utilizando el “tipo de cambio del dólar estadounidense para otras monedas”, establecido por el BCCR, a la fecha de la factura de dicho estudio. Una vez que se cuente con el monto en dólares estadounidense, se aplica el criterio establecido en el párrafo anterior para convertir el monto de dólares a colones.  
(...)”*

- II. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
- III. Instruir a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
- IV. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que en coordinación con la Fuerza de Tarea; una vez concluido el procedimiento de audiencia pública, proceda con el análisis de las posiciones y la elaboración de la propuesta final de la modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018, y proceda a remitirla a la Junta Directiva de Aresep.

## **2.- Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte.**

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea Metodología de

Buses, conforme al oficio OF-399-CDR-2018 del 29 de agosto de 2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación.

Los directores **Roberto Jiménez Gómez** y **Edgar Gutiérrez López** votan a favor, mientras que el señor **Pablo Sauma Fiatt** y la señora **Sonia Muñoz Tuk** votan en contra.

El señor **Sauma Fiatt** razona su voto de la siguiente forma:

*“En cuanto a la eliminación del valor tope, las explicaciones dadas por la Fuerza de Tarea no son adecuadas, pues no parten del análisis de lo que plantea el modelo vigente, ¿por qué se puso un tope al valor de los autobuses?; es decir, ¿cuál fue el sentido original de la metodología?; entonces tratar de determinar si se está cumpliendo con el objetivo original en primer lugar.*

*Si así lo hicieran, se darán cuenta de que no se está cumpliendo lo que se planteó originalmente en la metodología, pero esto debido a un problema de la información que está enviando el CTP, tal y como lo explicó la Fuerza de Tarea en sesiones; específicamente que el CTP clasifica los buses de una forma u otra. En ese sentido, hay un problema en la calidad de información que remite el CTP y no de la metodología. Le parece que antes de modificar la metodología, hay que buscar la forma de que el CTP envíe la información adecuada, que incluye lo referente a la potencia de los buses urbanos, montanos, que se discutieron en sesión de Junta Directiva.*

*Manifiesta que el tema de clasificación fue discutido en sesiones anteriores; pero insiste y reitera, que no se puede solucionar un problema del CTP por vía de las tarifas, es injusto para los usuarios; incluso pensaría que es ilegal tratar de arreglar situaciones de este tipo. Primero hay que tratar de arreglarlo como corresponde.*

*Por otro lado, señala que esa falsa expectativa que está en el papel de justificar eso con que la flota va a crecer y que todos los buses van a ser Euro V, VII, o que todos los buses van a ser eléctricos o van a utilizar energías limpias; considera que no se vale liberalizar el precio antes de que no se compruebe que eso va a pasar.*

*Agrega que, lo que debería de hacerse, es una clasificación específica para esos buses, obtener la información y entonces otorgar como corresponde, y no liberalizar sin tener un control, lo cual, en lo personal, supone va a tener un gran impacto en las tarifas cuando se aplique. Entonces, ese impacto se está trasladando al usuario. Está de acuerdo en que si los usuarios van a viajar en buses mejores, perfecto, pero si van a viajar en buses sobredimensionados que nos les va a mejorar el servicio, para qué. Comenta que, tarifas al costo, en su criterio, significa el costo adecuado, no cualquier costo.*

*Conforme a lo señalado, no está de acuerdo con el tema de romper el tope, de esa forma como se está haciendo; sin las justificaciones adecuadas, y que al final termina pagando el usuario”.*

La señora **Sonia Muñoz Tuk** razona su voto de la siguiente manera:

*“Vota negativamente porque al no contar en este momento con la valoración de la propuesta por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, tanto en el sentido legal como técnico; y las implicaciones que podría tener en el alza de las tarifas, ya no habría control acerca del valor tope de las unidades”.*

En consecuencia, el señor **Roberto Jiménez Gómez** ejerce su voto de calidad, según lo establecido en el numeral 54 de la Ley 7593 y en el inciso f), numeral 3 del artículo 49, de la Ley General de la Administración Pública. La Junta Directiva resuelve, por mayoría, tres votos a dos:

**RESULTANDO**

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, dictó la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016.
- II. Que el 22 de marzo de 2017, mediante el oficio 255-RG-2017, el Regulador General conformó varias Fuerzas de Tarea, con el objetivo de que analizaran varias metodologías tarifarias, entre ellas se conformó la Fuerza de Tarea Metodología de Buses (Fuerza de Tarea), para analizar la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- III. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, dictó la *“Modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*, publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018.
- IV. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación de fecha 29 de agosto de 2018, elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2

con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizadados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense. En dichos informes se consideraron las observaciones señaladas por los miembros de la Junta Directiva de Aresep, en la sesión extraordinaria 51-2018 del 24 de agosto y la sesión ordinaria 52-2018 del 28 de agosto, ambas del 2018, que la Fuerza de Tarea valoró y consideró pertinentes.

En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta a conocimiento de la Junta Directiva de Aresep, los informes técnicos citados, así como que se sometan tales informes al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593.

### **CONSIDERANDO:**

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
  
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y, 6, inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde a la Junta Directiva dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.

- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, los requerimientos ambientales, de conservación de energía y eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV. Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas públicas al amparo de la Ley.
- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- VI. Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, el CDR avaló y remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene, los informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1-Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados,

carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.

- VIII.** Que en el citado oficio OF-399-CDR-2018, se recomendó, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, los informes técnicos que conforman la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018.
- IX.** Que la propuesta de modificación relativa a la eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, se justifica en lo siguiente:

*“La metodología vigente establece en la sección 4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2, que el valor tarifario de un autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2 corresponderá al mínimo entre el valor de mercado definido por el Ministerio de Hacienda y el valor tope de ese tipo de unidad de acuerdo con la clasificación que haya determinado el Consejo de Transporte Público (CTP), incluyendo las unidades con tecnologías limpias.*

*Analizando esta sección en el marco de la mejora continua, la Fuerza de Tarea detectó las siguientes oportunidades de mejora:*

- 5. El valor tope no es una medida adecuada para determinar la razonabilidad de la inversión, dado el procedimiento establecido mediante la resolución RJD-035-2016, del 25 de febrero de 2016 y los hallazgos en su aplicación.*
- 6. El valor tope eventualmente se convertiría en una limitante para la incorporación de nuevas tecnologías en el transporte público, que por su*

*naturaleza actualmente son más costosas y son exigibles por la Ley 9518, vigente desde febrero del 2018.*

*En virtud de lo anterior, se señala lo siguiente:*

*De acuerdo con el procedimiento establecido, los valores tope dependen de la información de los autobuses nuevos que estén autorizados por el CTP a una fecha determinada.*

*Los valores tope que se obtengan dependerán de cuántos autobuses nuevos estén autorizados por el CTP a esa fecha, la tipología que les asigna dicho Consejo de conformidad con sus competencias y las clases tributarias que les asigna el Ministerio de Hacienda a esas unidades.*

*De acuerdo con la aplicación de la metodología tarifaria vigente, se calcularon los valores tope por medio de las resoluciones RIT-017-2017 del 3 de marzo del 2017 y RIT-016-2018 del 6 de marzo del 2018, en donde se encontraron los siguientes hallazgos:*

- 1. El valor tope puede presentar variaciones significativas de un año a otro. Por ejemplo, para el año 2018, el valor tope de las unidades montañas se redujo un 35%. Por su parte, del valor tope de las unidades interurbanas cortas/medias (TI), aumentaron un 44%.*
- 2. Para las unidades 2016, todas las unidades tipo TI pertenecían a la misma clase tributaria, por lo que poseían el mismo valor de mercado, haciendo que la desviación estándar para esa categoría fuera cero, de modo que el valor tope fuera igual al valor promedio.*

3. *Dado que los valores tope se deben de determinar con la información de la flota autorizada al 30 de agosto de cada año, cualquier unidad nueva autorizada por el CTP posterior a esa fecha, no podrá ser considerada para la determinación de dicho valor.*

*Con respecto a que el valor tope eventualmente se convertiría en una limitante para la incorporación de nuevas tecnologías en el transporte público, conviene indicar que el Plan Nacional de Energía 2015-2030 establece en el eje 6.3, mejorar la tecnología del transporte público, con el objetivo específico de facilitar las condiciones para la migración paulatina de Euro III – hacia Euro VI en las unidades de transporte público y la incorporación de nuevas tecnologías.*

*Por otra parte, en enero de 2018 se aprobó la Ley 9518 -Incentivos y promoción para el transporte eléctrico- (vigente desde febrero de 2018), en la cual se establece:*

*“(…)*

*ARTÍCULO 26-Servicio público de transporte eléctrico. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilización, el cual se ajustará a las posibilidades del país, acorde al Plan Nacional de Transporte Eléctrico. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de transporte.*

*(…)*

*ARTÍCULO 28-Concesiones de autobuses. El Plan Nacional de Transporte Eléctrico establecerá el programa para que la flota vehicular de autobuses concesionado en el país realice, de forma paulatina, la sustitución a vehículos*

*eléctricos, con previa autorización técnica y legal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de conformidad con viabilidad financiera y cuando las condiciones de las rutas de autobuses lo permitan.*

*Para ello, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico deberá proyectar el reemplazo de la flota de autobuses, al menos cada dos años, con una meta dentro de este período no menor del cinco por ciento (5%).*

*(...)*”

*En apego a lo anterior es que se plantea eliminar el cálculo de los valores tope con el objetivo de reconocer tarifariamente el valor de mercado determinado por el Ministerio de Hacienda para cada unidad e incentivar la incorporación de unidades con nuevas tecnologías amigables con el ambiente, ya que es posible que cuando estas sean introducidas en los esquemas operativos autorizados por el CTP, su cantidad y valor de mercado en relación con las demás unidades incidan en que estas sobrepasen el valor tope máximo según su tipología, con lo que no se podría reconocer tarifariamente la totalidad de su valor”.*

- X.** Que el 4 de setiembre de 2018, la Junta Directiva, en la sesión 53-2018, con fundamento en el oficio OF-399-CDR-2018, acordó someter al trámite de audiencia pública, la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo a la eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte.
- XI.** Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para*

*fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo a la eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, tal y como se dispone.*

**POR TANTO:**  
**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA**  
**AUTORIDAD REGULADORA DE LO SERVICIOS PÚBLICOS**  
**RESUELVE:**

**ACUERDO 06-53-2018**

- I. Ordenar a la Administración, que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”,* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo a la eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte; así:

**Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte:**

***“Modifíquese el inciso e. del apartado 1.3 de la Sección 4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2, para que se lea de la siguiente manera:***

*“(…)*

- e. Este valor de bus o vehículo nuevo, será la base tarifaria sobre la cual se estimarán los demás rubros asociados.*

(...)"

**Modifíquese el Paso III de la Sección 4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2, para que se lea de la siguiente manera:**

"(...)

*Paso III. Determinación del valor promedio por tipo de unidad de transporte*

*1.4 Con la información solicitada y revisada, la IT calcula para cada tipo de autobús (k) según la tipología de autobuses utilizada por el CTP (suministrada por esa Institución, la cual podrá ser la indicada en el Cuadro 25 o cualquier otra que le sustituya) el promedio simple de los valores de mercado de las unidades de transporte de tipo "k" y año de fabricación "v".*

*Este valor promedio se calculará una vez para cada año "v" y regirá a las unidades de tipo "k" de año de fabricación "v" para las fijaciones tarifarias posteriores a la entrada en vigencia de ese valor.*

*Así mismo, la IT deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación de los valores indicados, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad de los mismos. El expediente deberá incluir como mínimo, las hojas de cálculo, la información base y el informe técnico que sustenta los resultados obtenidos. Estos resultados deberán someterse previamente al mecanismo de participación ciudadana de consulta pública de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública. Una vez realizada la consulta pública, los resultados finales serán establecidos en una resolución, que deberá ser publicada en el diario oficial La Gaceta como fecha máxima el último día hábil de marzo de cada año."*

***Modifíquese el primer párrafo del apartado 1.5 de la Sección 4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2, para que se lea de la siguiente manera:***

*(...)*

*El valor tarifario de una unidad en particular (VTA<sub>n</sub>Y), de placa “n” será su valor de mercado de vehículo nuevo determinado por el Ministerio de Hacienda. En los casos donde haya autobuses nuevos que no estén incluidos en el listado remitido por el Ministerio de Hacienda según el punto 1.3.b anterior, la IT solicitará su valor respectivo al Ministerio de Hacienda.”*

***Elimínese el segundo párrafo del apartado 1.5 de la Sección 4.9.2 (Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2) y la ecuación 87 y sus definiciones”.***

- II. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
- III. Instruir a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
- IV. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que en coordinación con la Fuerza de Tarea; una vez concluido el procedimiento de audiencia pública, proceda con el análisis de las posiciones y la elaboración de la propuesta final de la modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018, y proceda a remitirla a la Junta Directiva de Aresep.

**3-. Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta.**

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea Metodología de Buses, conforme al oficio OF-399-CDR-2018 del 29 de agosto de 2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

**RESULTANDO**

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, dictó la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016.
- II. Que el 22 de marzo de 2017, mediante el oficio 255-RG-2017, el Regulador General conformó varias Fuerzas de Tarea, con el objetivo de que analizaran varias metodologías tarifarias, entre ellas se conformó la Fuerza de Tarea Metodología de Buses (Fuerza de Tarea), para analizar la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- III. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, dictó la *“Modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*, publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018.

- IV.** Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación de fecha 29 de agosto de 2018, elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizadas, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense. En dichos informes se consideraron las observaciones señaladas por los miembros de la Junta Directiva de Aresep, en la sesión extraordinaria 51-2018 del 24 de agosto y la sesión ordinaria 52-2018 del 28 de agosto, ambas del 2018, que la Fuerza de Tarea valoró y consideró pertinentes.
- V.** En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta a conocimiento de la Junta Directiva de Aresep, los informes técnicos citados, así como que se sometan tales informes al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593.

**CONSIDERANDO:**

- I.** Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra

en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.

- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y, 6, inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde a la Junta Directiva dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, los requerimientos ambientales, de conservación de energía y eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV. Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas públicas al amparo de la Ley.
- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- VI. Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.

- VII.** Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, el CDR avaló y remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene, los informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1-Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.
- VIII.** Que en el citado oficio OF-399-CDR-2018, se recomendó, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, los informes técnicos que conforman la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018.
- IX.** Que la propuesta de modificación relativa a al valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, se justifica en lo siguiente:

*“La metodología vigente establece en la sección 4.13.2.a Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente, que en caso de que no se cuente con el valor del autobús nuevo determinado por el Ministerio de Hacienda para una unidad con reglas de cálculo tarifario tipo 2, se aplicará única y exclusivamente para asignarle su valor tarifario, el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús según las reglas tipo*

*1. Así mismo, se establece el valor en dólares para este tipo de unidades, de acuerdo con la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril del 2018.*

*Analizando esta sección en el marco de la mejora continua, la Fuerza de Tarea detectó la siguiente oportunidad de mejora:*

- 1. Se está asignando el valor tarifario tipo 1 a unidades tipo 2, lo que no permite uniformar la base tarifaria en cuanto al año de fabricación y moneda en que se fija el valor de las unidades con reglas de cálculo tarifario tipo 2.*

*En virtud de lo anterior, se señala lo siguiente:*

*Sobre la asignación de valor tipo 1 a unidades del tipo 2, se propone uniformar la base tarifaria para las unidades con reglas de cálculo tarifario tipo 2, ya que con la metodología vigente en algunos casos esta estaría en colones y en otros casos en dólares.*

*Adicionalmente, la inversión realizada podría valorarse con mayor precisión al disponerse de valores para el respectivo año modelo de la unidad, al contar la Aresep con información actualizada del valor de las unidades”.*

- X.** Que el 4 de setiembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, en la sesión 53-2018, con fundamento en el oficio OF-399-CDR-2018, acordó someter al trámite de audiencia pública, la propuesta de modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta.

- XI. Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**

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

**ACUERDO 07-53-2018**

- I. Ordenar a la Administración, que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta; así:

**Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta**

***Sustitúyase el inciso a.1 de la Sección 4.13.2 Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente, por el siguiente texto:***

***“(…)***

1. *Valor tarifario de unidades de autobús: si no se cuenta con el valor del Ministerio de Hacienda de autobús nuevo para una unidad específica con reglas de cálculo tarifario tipo 2 con clasificación "k", su valor tarifario corresponderá al valor promedio del tipo de autobús "k" con año de fabricación igual al de la unidad. Si para el año de fabricación de la unidad no se cuenta con un valor promedio para el tipo "k", se le asignará el valor promedio posterior más cercano al año de fabricación con el que se cuente para el tipo "k". En caso de no contar con valores posteriores, se le asignará el último valor promedio calculado para ese tipo "k".* "
- II. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
- III. Instruir a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
- IV. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que en coordinación con la Fuerza de Tarea; una vez concluido el procedimiento de audiencia pública, proceda con el análisis de las posiciones y la elaboración de la propuesta final de la modificación parcial a la "*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*" dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018, y proceda a remitirla a la Junta Directiva de Aresep.

#### **4- Sobre la modificación al sistema automatizado de conteo de pasajeros**

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea Metodología de Buses, conforme al oficio OF-399-CDR-2018 del 29 de agosto de 2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

**RESULTANDO**

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, dictó la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016.
- II. Que el 22 de marzo de 2017, mediante el oficio 255-RG-2017, el Regulador General conformó varias Fuerzas de Tarea, con el objetivo de que analizaran varias metodologías tarifarias, entre ellas se conformó la Fuerza de Tarea Metodología de Buses (Fuerza de Tarea), para analizar la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- III. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, dictó la *“Modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*, publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018.
- IV. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación de fecha 29 de agosto de 2018, elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con

información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense. En dichos informes se consideraron las observaciones señaladas por los miembros de la Junta Directiva de Aresep, en la sesión extraordinaria 51-2018 del 24 de agosto y la sesión ordinaria 52-2018 del 28 de agosto, ambas del 2018, que la Fuerza de Tarea valoró y consideró pertinentes.

En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta a conocimiento de la Junta Directiva de Aresep, los informes técnicos citados, así como que se sometan tales informes al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593.

**CONSIDERANDO:**

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
  
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y, 6, inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde a la Junta Directiva dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.

- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, los requerimientos ambientales, de conservación de energía y eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV. Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas públicas al amparo de la Ley.
- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- VI. Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, el CDR avaló y remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene, los informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo

de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.

**VIII.** Que en el citado oficio OF-399-CDR-2018, se recomendó, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, los informes técnicos que conforman la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018.

**IX.** Que la propuesta de modificación relativa al sistema automatizado de conteo de pasajeros, se justifica en lo siguiente:

*“En la metodología vigente se incorporó el reconocimiento tarifario del precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros (SCP), y se establecieron una serie de características mínimas que deben cumplir los prestadores para la remisión de la información a la plataforma que se habilite para tal efecto. De acuerdo con el conocimiento adquirido en lo que corresponde al SCP, desde su incorporación en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, en especial sobre los datos que efectivamente pueden proporcionar este tipo de sistemas y su funcionamiento, se busca garantizar que la información capturada pueda ser utilizada para la determinación del volumen de pasajeros movilizados, de acuerdo con lo modificado en la sección 4.7.1. Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros mediante la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril del 2018.*

*De acuerdo con lo anterior se presentan las siguientes modificaciones:*

**a) Eliminación de la justificación del plazo para estudio y resolución**

*En la metodología vigente en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros se incorpora la justificación por la cual es razonable el plazo*

*entre agosto y octubre para el estudio anual que permita la determinación del precio del SCP, así como el plazo de diciembre de cada año para la publicación de la resolución. En principio, no corresponde incorporar en el cuerpo del documento metodológico las justificaciones al tratarse de una metodología tarifaria compuesta fundamentalmente por reglas de aplicación, razón por lo que se excluye ese detalle, y se incorpora como parte de esta justificación, según se presenta en adelante en este punto.*

*El plazo entre agosto y octubre para el estudio anual que permita la determinación del precio del SCP, se considera suficiente para poder realizar el estudio para la determinación del precio de este sistema, en sus etapas de diseño, búsqueda y recolección de información, procesamiento y análisis de datos, así como la obtención de los resultados finales, de conformidad con la práctica estadística de recopilación de información.*

*Por otra parte, el plazo para la publicación de la resolución se considera adecuado dado que se habrían obtenido previamente los valores de los precios y costos, quedando entonces un tiempo prudencial para que sea sometido al mecanismo de participación ciudadana aplicable y publicación de resultados finales.*

#### ***b) Establecimiento expreso del mecanismo de participación ciudadana***

*En la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros de la metodología vigente no se estableció expresamente el mecanismo de participación ciudadana aplicable para la determinación del precio del SCP, lo que puede generar discrecionalidad e interpretaciones distintas al momento de aplicarlo. En esta modificación se busca establecer expresamente el mecanismo de participación ciudadana de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 7593 “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos” y en el artículo 361 de la Ley 6227 “Ley General de la Administración Pública”.*

*De acuerdo con la modificación metodológica aprobada mediante la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril del 2018, para la correcta aplicación del principio de*

*participación ciudadana y la normativa constitucional y legal, se consideran los siguientes criterios que determinan en cada caso el mecanismo de participación aplicable:*

- Tratándose de inclusión o exclusión de coeficientes, parámetros o variables y modificación de las reglas contenidas en la metodología para definirlos, deberán ser sometidos previamente al proceso de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley N°7593.*
- Tratándose de actualizaciones de valores de coeficientes o variables, deberán ser sometidas previamente al trámite de consulta pública establecido en el artículo 361 de la Ley N°6227.*

*De acuerdo con lo anterior en el caso de la determinación del precio del SCP, lo que corresponde aplicar es la consulta pública estipulada en el artículo 361 de la Ley N°6227.*

### ***c) Requerimientos de información***

*En la metodología vigente se definieron una serie de características mínimas de información para la captura de los datos de pasajeros movilizados. El espíritu con el que fue dictada la metodología en un inicio fue establecer dichos requerimientos a un nivel significativo de desagregación de la información (por pasajero, parada y tarifa específica), que permitiera luego ser agrupada para los análisis regulatorios que correspondan. Sin embargo, el conocimiento adquirido por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) sobre este tipo de sistemas permitió determinar que no es posible generar los datos a tal nivel de desagregación y especificidad de acuerdo con los oficios 628-IT-2018, 643-IT-2018 y 148-CDR-2018, adjuntos a este informe.*

*Por otro lado, mediante la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril de 2018 se incorpora el estudio técnico de validación de los registros del SCP como la fuente de información prioritaria para la estimación del volumen mensual de pasajeros movilizados. Por esta razón, se hace necesario un replanteamiento de estos requerimientos de información, de manera que correspondan a lo que efectivamente pueden brindar este tipo de sistemas, así como que genere la información necesaria para que pueda ser utilizada como el mecanismo principal para la determinación del volumen mensual de pasajeros.*

*De acuerdo con lo anterior, en la modificación planteada se especifica que el elemento base para la presentación de la información es el viaje, para el cual se requiere que se indiquen los datos de la ruta y ramal, placa del autobús, sentido del viaje, la fecha, hora de inicio y fin de viaje. En cuanto a la movilización de pasajeros, la información podrá ser presentada a nivel de paradas o conjunto de paradas, según las posibilidades técnicas de los SCP utilizados y los requerimientos de información para la aplicación de la sección 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, en especial cuando se trate de rutas con ramales con fraccionamientos tarifarios. Es así como para cada parada o conjunto de paradas se requiere la información de los ascensos de pasajeros regulares y adultos mayores por separado, así como el descenso de los pasajeros totales, debido a la imposibilidad material de los SCP para identificar el tipo de pasajero al momento del descenso.*

#### **d) Plazos de remisión de la información**

*En la metodología vigente se establecen plazos para la remisión de la información sin depurar y depurada. Si bien, el espíritu de lo establecido en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero del 2016 era contar con la información de pasajeros movilizados lo antes posible en la plataforma digital que para tal efecto habilite la Aresep, la realidad es que la operación de este tipo de sistemas es compleja y no resulta posible que la remisión de la información pueda ser completada en los plazos*

*establecidos originalmente, según los hallazgos señalados en los oficios 628-IT-2018, 643-IT-2018 y 148-CDR-2018.*

*De acuerdo con el conocimiento adquirido sobre la captura, procesamiento y depuración de los datos generados en los sistemas SCP, resulta razonable que la información sin depurar pueda ser remitida a dicha plataforma en un plazo máximo de dos días hábiles para rutas urbanas y tres días hábiles para rutas interurbanas. La diferencia se justifica técnicamente en la complejidad operativa asociada a la descarga de los datos en el caso de las rutas interurbanas, ya que no en todas las terminales se cuenta con los equipos para realizar esta tarea al finalizar cada viaje.*

*Por otra parte, en cuanto a la remisión de los datos depurados a la Aresep, se establece un plazo máximo de diez hábiles desde la prestación del servicio para todas las rutas, para que sea remitida la información de movilización de pasajeros regulares y adultos mayores. Esta información es la que podrá ser utilizada para la determinación del volumen mensual de pasajeros movilizadas, de acuerdo con lo establecido en la sección 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros de la metodología tarifaria.*

**e) Plazo para el inicio de remisión de la información del SCP**

*En la metodología vigente se establecen una serie de características mínimas para la remisión de la información y los plazos de envío de los datos de cada día de servicio, pero no se especifica el plazo a partir del cual se hace obligatoria para los prestadores la remisión de información. Por esta razón, para evitar la discrecionalidad en este aspecto y de acuerdo con las competencias con que cuenta la Aresep para solicitar la información que requiera para sus funciones regulatorias según los artículos 14 y 24 de la Ley 7593, es que se establece como plazo máximo para el inicio de la remisión de la información del SCP según los requerimientos de esta sección, un año posterior al día de la publicación de la resolución que aprueba esta modificación metodológica en el Diario Oficial La Gaceta.*

*El establecimiento de un año permite que durante ese plazo los prestadores puedan realizar las adecuaciones a sus equipos y sistemas de manera que les permita registrar y remitir la información según los requerimientos establecidos en esta sección. Además, este plazo también es necesario para que la Aresep establezca los procedimientos que permitan verificar la consistencia lógica y técnica de la información remitida.*

*Por otro lado, de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 7593, los prestadores deberán presentar por lo menos una vez al año un estudio ordinario, por lo que en acatamiento a esta obligación legal podrán presentar la solicitud de estudio tarifario ordinario para que les sea reconocido tarifariamente el precio vigente del SCP”.*

- X.** Que el 4 de setiembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, en la sesión 53-2018, con fundamento en el oficio OF-399-CDR-2018, acordó someter al trámite de audiencia pública, la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al sistema automatizado de conteo de pasajeros.
  
- XI.** Que con fundamento en los resultados y considerandos que preceden, lo procedente es, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al sistema automatizado de conteo de pasajeros, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**  
**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA**  
**AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**  
**RESUELVE:**

**ACUERDO 08-53-2018**

- I. Ordenar a la Administración, que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al sistema automatizado de conteo de pasajeros; así:

**Sistema automatizado de conteo de pasajeros**

**Modifíquese el apartado 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:**

***Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros***

*La determinación del precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros para cada unidad de transporte se realizará una vez al año, entre los meses de agosto a octubre y estará a cargo de la Intendencia de Transporte (IT), bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística. Este profesional tendrá a su cargo el planeamiento, coordinación, ejecución y validación de los resultados, de conformidad con las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables.*

*Así mismo, IT deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación del precio indicado, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad. El expediente deberá incluir, como mínimo, las hojas de cálculo, la información base y el informe técnico que sustenta los resultados obtenidos. Estos resultados deberán someterse previamente al*

*mecanismo de participación ciudadana de consulta pública de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública. La resolución que dispone la determinación del precio deberá estar publicada en el diario oficial La Gaceta como máximo el último día hábil de diciembre de cada año.*

*El sistema automatizado de conteo de pasajeros se debe componer del software y hardware necesarios para el registro, procesamiento y remisión de la información para cada viaje que cumpla con los siguientes requerimientos:*

- a) La descripción general del viaje: el código y descripción de la ruta, el código y descripción del ramal; el número de la placa del autobús; el sentido (1-2), (2-1) o anillo; la fecha con hora de inicio y fin del viaje.*
- b) La cantidad de ascensos de pasajeros regulares y pasajeros adultos mayores por separado, en cada una de las paradas o conjunto de paradas durante el viaje. En caso de que la Aresep lo determine para rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje.*
- c) La cantidad de descensos de pasajeros totales en cada una de las paradas o conjunto de paradas durante el viaje. En caso de que la Aresep lo determine para rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje.*

*En cuanto a los plazos para la remisión de la información a la plataforma digital que habilite la Aresep, se establece lo siguiente:*

- d) Los datos sin depurar en rutas urbanas deben ser remitidos como máximo dos días hábiles posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que hayan concluido durante ese día. En caso de rutas interurbanas los datos sin depurar deben ser remitidos como máximo tres días hábiles posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que hayan concluido durante ese día.*
- e) Los datos depurados de las rutas urbanas e interurbanas, deben ser remitidos como máximo diez días hábiles posteriores al final de cada día de servicio, para los viajes que hayan concluido durante ese día.*

*Se establece el plazo máximo de un año a partir de la publicación en el Diario Oficial La Gaceta de la resolución que aprueba esta modificación metodológica para que*

*todos los operadores inicien con la remisión de la información según los requerimientos establecidos en esta sección”.*

- II. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
- III. Instruir a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
- IV. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que en coordinación con la Fuerza de Tarea; una vez concluido el procedimiento de audiencia pública, proceda con el análisis de las posiciones y la elaboración de la propuesta final de la modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018, y proceda a remitirla a la Junta Directiva de Aresep.

**5-. Sobre la modificación al volumen de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamiento.**

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea Metodología de Buses, conforme al oficio OF-399-CDR-2018 del 29 de agosto de 2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación.

Los directores **Roberto Jiménez Gómez** y **Edgar Gutiérrez López** votan a favor, mientras que el señor **Pablo Sauma Fiatt** y la señora **Sonia Muñoz Tuk** votan en contra.

El señor **Sauma Fiatt** razona su voto de la siguiente forma:

*“No está de acuerdo con el criterio del volumen de pasajeros, de que se utilice el*

*estudio más reciente. Como lo reconoció el Regulador General y quedó constando en actas, él fue el que propuso esa alternativa y ha calado hondo en la Fuerza de Tarea, pero realmente no le parece que esté bien justificado. Desde su punto de vista, una buena regulación o una regulación inteligente, tiene que aprovechar toda la información disponible.*

*De tal forma, señala que, si se tienen varios estudios, no se tiene que decir cuál es el mejor; sino analizar si hay diferencias y entender el porqué de esas diferencias, y de toda la información se tiene que seleccionar la mejor y no utilizar el criterio del estudio más reciente suponiendo que es mejor, porque lo que le preocupa además es que podría, eventualmente, darse que todos los empresarios que puedan pagar estudios que les pueda aceptar y aprobar el CTP lo cual los hace válidos, los presenten para solicitar tarifa, qué sucede si esos estudios dan mucha diferencia respecto con los que cuenta la Aresep, pues según la propuesta de ajuste a la metodología, simplemente se acepta el otro estudio. Le parece que no debe ser así; pues la responsabilidad de la Aresep como regulador, es tomar toda la información y tomar la mejor decisión y no por fecha.*

*Adicionalmente, le queda la duda con respecto a la eliminación de la discrecionalidad en el protocolo de demanda, cuando se presente el caso de un estudio del CTP realizado por una empresa y presentado muy actualizado, el cual da un volumen de pasajeros muy bajo de acuerdo con lo que se venía manejando; pero que hay que aceptarlo tal cual, según el criterio del más reciente. Así las cosas, se debe dejar previsto en el protocolo de demanda, la posibilidad de que la Aresep haga un estudio propio para verificar las cifras de ese estudio, aunque estén aprobadas por el CTP.*

La señora **Sonia Muñoz Tuk** razona su voto de la siguiente manera:

*“Vota negativamente y comparte todas las justificaciones que planteó el director Pablo Sauma Fiatt en esta oportunidad, las cuales hace suyas. Señala además que la*

*propuesta no toma en cuenta el decreto de políticas públicas de Modernización de transporte público, específicamente en la parte de fraccionamiento. En las políticas de modernización, pese a que se dice por parte de la administración activa que son demasiado generales, son hojas de ruta de hacia dónde se va en esa materia, pero no se va en dirección de tener fraccionamientos ni corredores comunes, vamos hacia la sectorización; es decir hay un enfoque diferente de transporte que no se contempla en la propuesta”.*

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que para aplicar una tarifa se requieren más detalles de especificidad, para lograr incorporar esos lineamientos operativos de carácter general que una tarifa. Si esos lineamientos que hasta ahora son de carácter general, sería imposible poder definir. Una tarifa es un instrumento más preciso y detallado que una directriz sectorial; que se está con todo el deseo que se avance en ese campo y se tiene funcionarios trabajando en ese tema.

El señor **Paolo Varela Brenes** aclara que el tema del fraccionamiento aplica sobre el 70% de las tarifas que se tienen hoy día. Los decretos de sectorización están muy enfocados al gran Área Metropolitana, donde casi que ninguna de las 35 empresas tiene fraccionamiento, por lo tanto son como temas aparte. Una vez que se tenga clara la política se podrá incorporar a la metodología.

En consecuencia, el señor **Roberto Jiménez Gómez** ejerce su voto de calidad, según lo establecido en el numeral 54 de la Ley 7593 y en el inciso f), numeral 3 del artículo 49, de la Ley General de la Administración Pública. La Junta Directiva resuelve, por mayoría, tres votos a dos:

### **RESULTANDO**

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, dictó la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de*

*personas, modalidad autobús*”, publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016.

- II. Que el 22 de marzo de 2017, mediante el oficio 255-RG-2017, el Regulador General conformó varias Fuerzas de Tarea, con el objetivo de que analizaran varias metodologías tarifarias, entre ellas se conformó la Fuerza de Tarea Metodología de Buses (Fuerza de Tarea), para analizar la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- III. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, dictó la *“Modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*, publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018.
- IV. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación de fecha 29 de agosto de 2018, elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense. En dichos informes se consideraron las observaciones señaladas por los miembros de la Junta

Directiva de Aresep, en la sesión extraordinaria 51-2018 del 24 de agosto y la sesión ordinaria 52-2018 del 28 de agosto, ambas del 2018, que la Fuerza de Tarea valoró y consideró pertinentes.

- V. En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta a conocimiento de la Junta Directiva de Aresep, los informes técnicos citados, así como que se sometan tales informes al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593.

**CONSIDERANDO:**

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y, 6, inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde a la Junta Directiva dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, los requerimientos ambientales, de conservación de energía y eficiencia económica, entre otros aspectos.

- IV.** Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas públicas al amparo de la Ley.
- V.** Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- VI.** Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII.** Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, el CDR avaló y remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene, los informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1-Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizadas, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.
- VIII.** Que en el citado oficio OF-399-CDR-2018, se recomendó, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, los

informes técnicos que conforman la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018.

- IX. Que la propuesta de modificación relativa al volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamiento, se justifica en lo siguiente:

**Volumen mensual de pasajeros movilizados:**

*“La metodología vigente establece en la sección 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros las fuentes de información y los criterios para la determinación del volumen mensual de pasajeros a ser utilizado en los estudios tarifarios ordinarios.*

*En el marco de la mejora continua, la Fuerza de Tarea detectó las siguientes oportunidades de mejora:*

- 1. Es necesario definir un conjunto de criterios generales para asegurar la consistencia lógica y técnica de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores, como paso previo a la aplicación de los mecanismos de validación de esa información.*
- 2. Se requiere asegurar que en los casos cuando el dato de cantidad de pasajeros por carrera presentado por el prestador no sea validado, se seleccione el dato de referencia utilizado en la validación, procedente de un estudio técnico o de trabajo de campo.*
- 3. Es necesario agregar los criterios de temporalidad y de vigencia del esquema operativo autorizado para determinar si se selecciona un estudio*

*vigente aceptado por Aresep o aprobado por el CTP, en el caso que existan simultáneamente.*

*En virtud de lo anterior, se señala lo siguiente:*

*Sobre la verificación de la consistencia lógica y técnica de la información presentada por los prestadores, se señala que en el marco de las competencias de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) para verificar la información de carreras y pasajeros movilizados aportada por los operadores, resulta necesario que se apliquen un conjunto de criterios generales, para que una vez superada esa verificación se proceda con los mecanismos de validación establecidos en la sección 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros. De acuerdo con esto, se establecen una serie de criterios generales aplicables a las estadísticas mensuales de movilización de pasajeros presentadas por los operadores, los cuales podrán ser detallados en el documento que la Administración Superior determine conveniente.*

*Sobre la regla aplicable cuando el dato de cantidad de pasajeros por carrera presentado por el operador no es validado según los mecanismos establecidos en la sección 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, se modifica para que, en lugar de utilizar el dato mayor, sea utilizado el dato de referencia empleado en la validación, ya sea el obtenido en el estudio técnico de referencia o en el trabajo de campo. Según la regla vigente, se podía utilizar la cantidad de pasajeros por carrera procedente de los datos del operador sin haber sido validada cuando era mayor al dato de referencia.*

*Sobre la selección del estudio aceptado por Aresep o aprobado por el CTP cuando se cuente con ambos (dentro del plazo de tres años establecido en la metodología vigente), para asegurar la consistencia de los criterios utilizados en esta sección de la metodología tarifaria, se modifica la regla en la cual se da prioridad a los estudios*

*de cantidad de pasajeros movilizados que hayan sido aceptados por la Aresep sobre los aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), para que en caso que existan simultáneamente estudios de ambas instituciones, se seleccione el que corresponda al acto administrativo más reciente, que responda al esquema de horarios vigente, tal y como fue establecido en la resolución RJD-060-2018 para el caso de la validación de la información de las estadísticas mensuales del SIR, de manera que se garantiza utilizar la información oficial más actualizada que esté disponible.*

### **Carreras:**

*En la metodología vigente se utiliza la cantidad de carreras para la estimación de los costos variables y la determinación del volumen mensual de pasajeros, pero la regla que aplica en cada caso es distinta, lo que puede generar distorsiones al alza o baja en los resultados tarifarios. De acuerdo con lo anterior, para asegurar la consistencia con la fórmula original del cálculo de una tarifa, que divide los costos por kilómetro entre el índice de pasajeros por kilómetro (IPK) se plantea la utilización de una regla única tanto para costos como para el volumen de pasajeros.*

*La metodología vigente establece en la sección 4.12.1 Datos de las variables de operación que la cantidad de carreras mensuales a utilizarse para los costos variables corresponde al mínimo entre las carreras reportadas por los operadores y las carreras autorizadas por el Consejo de Transporte Público (CTP). Por otro lado, en los mecanismos establecidos en la sección 4.7.1 Procedimiento para el cálculo de volumen mensual de pasajeros, se utiliza el máximo entre las carreras reportadas por los operadores y las carreras autorizadas por el CTP.*

*Estas reglas se modifican para que en ambos casos se utilicen las carreras autorizadas por el CTP, de manera que a los operadores les sean reconocidos los recursos que permitan cubrir los costos variables asociados al esquema operativo*

*autorizado, en el entendido de que la Aresep puede ejercer en cualquier momento sus competencias de fiscalización técnica asociada a la calidad del servicio y el cumplimiento de dicho esquema operativo.*

*Es así como con el fin de mantener la consistencia en los criterios o reglas de la metodología tarifaria, se modifican de igual manera los apartados relacionados con el volumen mensual de pasajeros cuando para su determinación se requiere la cantidad de carreras, de manera que sean utilizadas las carreras autorizadas por el CTP, en lugar de la regla de utilizar el dato mayor entre las carreras reportadas y las autorizadas.*

#### **Cálculo de tarifas para fraccionamientos:**

*La metodología vigente establece en la sección 4.8.2.c Cálculo de índice de pasajeros para un conjunto de rutas o ramales, el mecanismo para determinar las tarifas en caso de esquemas operativos con fraccionamientos tarifarios, en el caso que la información disponible de volumen de pasajeros movilizados se encuentre a nivel de ramal. En dicha sección, se indica que la tarifa vigente de referencia para el cálculo tarifario de cada ramal corresponderá a la media aritmética de las tarifas vigentes de ese ramal. Dicha regla se modifica en función de la disponibilidad de la información, por lo que con el fin de conceder mayor precisión al cálculo tarifario, se establece que sea un promedio ponderado de las tarifas del ramal según los pasajeros que pagan cada tarifa”.*

- X.** Que el 4 de setiembre de 2018, la Junta Directiva, en la sesión 53-2018, con fundamento en el oficio OF-399-CDR-2018, acordó someter al trámite de audiencia pública, la propuesta de modificación parcial a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la

resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al volumen de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamiento.

- XI. Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al volumen de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamiento, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**

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

**ACUERDO 09-53-2018**

- I. Ordenar a la Administración, que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al volumen de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamiento; así:

**Volumen mensual de pasajeros movilizados:**

***“Adiciónese al inciso a del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, el siguiente párrafo:***

***“(…)***

*Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.*

*Para tales efectos se deben cumplir al menos los siguientes criterios generales:*

- *Tipos de datos: los datos deben ser reportados de acuerdo con el tipo de variable correspondiente (número, texto, fecha, moneda).*
- *Información completa: los datos deben ser reportados todos los meses, para todos los ramales autorizados, para todos los días con horarios autorizados y con las unidades autorizadas para la ruta.*
- *Información precisa: los datos deben presentarse según lo que corresponda en cada caso (los pasajeros totales son la cantidad real de personas movilizadas, incluyendo los adultos mayores).*
- *Datos consistentes: los datos numéricos pueden admitir valores decimales o no, según corresponda (por ejemplo los pasajeros totales son un número entero, la cantidad de carreras se presenta en múltiplos de 0,5).*
- *Datos con comportamientos aleatorios: la cantidad de pasajeros por carrera, la cantidad de pasajeros adultos mayores y la cantidad de pasajeros totales, son datos con comportamientos aleatorios, no deberían ser constantes en términos absolutos ni relativos, o tener comportamientos muy similares en el tiempo.*

*Los criterios anteriores podrán ser ampliados o detallados por la Administración Superior con la debida justificación técnica y jurídica.”*

***Modifíquese el segundo párrafo del punto 3 de la Validación de campo de la información del SIR, o registros del SCP que no cumplan con las características d) y e) de la sección 4.11.2, en el inciso b.ii del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:***

*“3. (...)*

*En caso de que no se rechace la hipótesis nula de esta prueba, se asume la cantidad de pasajeros por carrera proveniente de las estadísticas (SIR) o registros (SCP) reportados para este cálculo, mientras que si se rechaza se tomará la cantidad de pasajeros por carrera medida en el trabajo de campo (ajustada por estacionalidad).”*

***Modifíquese los incisos b.iii y b.iv del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, el siguiente texto:***

*“iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SCP o SIR según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico con fecha del acto administrativo de aceptación o aprobación más reciente entre ambos y que corresponda al esquema de horarios vigente al momento de la apertura del expediente del estudio tarifario ordinario. En caso que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente.*

*iv. En caso que solamente exista uno de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este*

*apartado) se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros de ese estudio.”*

**Carreras:**

***Modifíquese el inciso a de la Sección 4.12.1 Datos de las variables de operación para que se lea de la siguiente manera:***

*“(…)*

*a. Carreras mensuales*

*Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis ( $CM_r$ ) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” ( $CM_{rl}$ ), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” ( $CMA_r$ ) establecido por el CTP.*

*Para obtener la cantidad de carreras mensuales a partir de los acuerdos de horarios establecidos por el CTP se deberá considerar que mediante el artículo 3.4 de la sesión ordinaria 61-2008 del 28 de agosto del 2008, la Junta Directiva del CTP dispuso para todos los operadores de transporte público en la modalidad autobús (concesionarios o permisionarios), que los servicios de transporte público, no se pueden suspender los días jueves y viernes de la Semana Santa, de acuerdo con el principio de continuidad de los servicios públicos. Por lo tanto, la fórmula de cálculo de las carreras mensuales a partir de los horarios establecidos por el CTP debe incluir todos los días del año, junto con una corrección que incorpora el cálculo del día 366 de cada año bisiesto.*

$$CMA_r = \frac{1}{12} * \left( \frac{365,24219879}{7} \right) * [CALV_r * 5 + CAS_r + CAD_r]$$

Ecuación 97

Donde:

**$CMA_r$**  =Cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP en la ruta “r”.

**$CALV_r$**  = Cantidad promedio de carreras autorizada por el CTP para los días Lunes a Viernes en la ruta “r”.

**$CAS_r$**  =Cantidad de carreras autorizada por el CTP para el día Sábado en la ruta “r”.

**$CAD_r$**  =Cantidad de carreras autorizada por el CTP para el día Domingo en la ruta “r”.

**$r$**  =Ruta de transporte remunerado de personas.

(...)”

**Modifíquense los párrafos cuarto y quinto del inciso b.i del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:**

“(...

*En caso que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP o de las estadísticas mensuales del SIR y la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.*

*En caso contrario, se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicada por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.”*

**Modifíquese el punto 2 de la “Validación de campo de la información del SCP”, en el inciso b.ii del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:**

*“2. Para el dato de la cantidad mensual de carreras se tomará la cantidad mensual de carreras autorizadas según el esquema operativo autorizado por el CTP.”*

**Modifíquese el punto 2 de la “Validación de campo de la información del SIR, o registros del SCP que no cumplan con los requerimientos de la sección 4.11.2”, en el inciso b.ii del apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:**

*“2. Para el dato de la cantidad mensual de carreras se tomará la cantidad de carreras autorizadas según el esquema operativo autorizado por el CTP.”*

**Cálculo de tarifas para fraccionamientos:**

**Sustitúyase el siguiente texto del penúltimo párrafo del apartado 4.8.2.c Cálculo de índice de pasajeros para un conjunto de rutas o ramales:**

*“(…) En este caso, para obtener la tarifa vigente TV’ se considerará como la tarifa vigente del ramal  $TV_{ri}$ , la media aritmética entre las tarifas vigentes pertenecientes al ramal “I”. (…)”*

**Por el siguiente:**

*“(…) En este caso, para obtener la tarifa vigente TV’ se considerará como la tarifa vigente del ramal  $TV_{ri}$ , el promedio ponderado entre las tarifas del ramal según la cantidad de pasajeros que paga cada tarifa. Si no se cuenta con el dato de cantidad de pasajeros que paga cada tarifa, la tarifa vigente TV’ se obtendrá como la media aritmética entre las tarifas vigentes pertenecientes al ramal “I”. (…)”*

- II. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
- III. Instruir a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
- IV. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que en coordinación con la Fuerza de Tarea; una vez concluido el procedimiento de audiencia pública, proceda con el análisis de las posiciones y la elaboración de la propuesta final de la modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018, y proceda a remitirla a la Junta Directiva de Aresep.

**6-. Sobre la modificación al tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.**

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea Metodología de Buses, conforme al oficio OF-399-CDR-2018 del 29 de agosto de 2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

**RESULTANDO**

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, dictó la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016.

- II. Que el 22 de marzo de 2017, mediante el oficio 255-RG-2017, el Regulador General conformó varias Fuerzas de Tarea, con el objetivo de que analizaran varias metodologías tarifarias, entre ellas se conformó la Fuerza de Tarea Metodología de Buses (Fuerza de Tarea), para analizar la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.
- III. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, dictó la *“Modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*, publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018.
- IV. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación de fecha 29 de agosto de 2018, elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1- Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense. En dichos informes se consideraron las observaciones señaladas por los miembros de la Junta Directiva de Aresep, en la sesión extraordinaria 51-2018 del 24 de agosto y la sesión ordinaria 52-2018 del 28 de agosto, ambas del 2018, que la Fuerza de Tarea valoró y consideró pertinentes.

En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta a conocimiento de la Junta Directiva de Aresep, los informes técnicos citados, así como que se sometan tales informes al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593.

**CONSIDERANDO:**

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y, 6, inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), corresponde a la Junta Directiva dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, los requerimientos ambientales, de conservación de energía y eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV. Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones,

finés e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas públicas al amparo de la Ley.

- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- VI. Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII. Que el 29 de agosto de 2018, mediante el oficio OF-399-CDR-2018, el CDR avaló y remitió a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea, que contiene, los informes técnicos que motivan y justifican la propuesta de modificación parcial a la metodología establecida en la resolución RJD-035-2016 y su reforma RJD-060-2018, en temas relativos a: 1-Costos de los estudios de calidad del servicio, 2-Eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, 3-Valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, 4-Sistema automatizado de conteo de pasajeros, 5-Volumen de pasajeros movilizados, carreras y tarifas de fraccionamientos, 6-Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.
- VIII. Que en el citado oficio OF-399-CDR-2018, se recomendó, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, los informes técnicos que conforman la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de*

*personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018.*

- IX.** Que la propuesta de modificación relativa al tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense, se justifica en lo siguiente:

*“La metodología vigente establece en la sección 4.12.2 Datos de variables de inversión, punto c. Arriendo de las unidades autorizadas, lo siguiente:*

*“(…)*

*4.12.2 Datos de variables de inversión*

*(…)*

*c. Arriendo de las unidades autorizadas*

*(…)*

*En los casos en que el monto de arriendo o concepto equivalente se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, para obtener el monto en colones se utilizará el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación del modelo (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos).*

*(…)”*

*Analizando esta sección en el marco de la mejora continua, la Fuerza de Tarea detectó las siguientes oportunidades de mejora:*

- 7. Se requiere especificar el tipo de cambio a utilizar en aquellos contratos que pueden estar en monedas internacionales diferentes al dólar estadounidense.*

*En virtud de lo anterior, se señala lo siguiente:*

*Al no contemplar esta sección el procedimiento para los casos donde el contrato de arriendo se encuentre en otra moneda internacional diferente al dólar estadounidense, propone incluir el procedimiento a seguir por la IT para estos casos particulares”.*

- X. Que el 4 de setiembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, en la sesión 53-2018, con fundamento en el oficio OF-399-CDR-2018, acordó someter al trámite de audiencia pública, la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense.
  
- XI. Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es, someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**  
**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA**  
**AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**  
**RESUELVE:**

**ACUERDO 10-53-2018**

- I. Ordenar a la Administración, que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018; únicamente en lo relativo al tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense; así:

**Tipo de cambio a utilizar en los contratos de arrendamiento en los casos que el monto esté en monedas distintas al colón o al dólar estadounidense:**

***Agréguense después del segundo párrafo del punto c. Arriendo de las unidades autorizadas, del apartado 4.12.2 Datos de variables de inversión, los siguientes dos párrafos:***

*“(…)*

*En los casos en que el monto de arriendo o concepto equivalente se encuentre expresado en una moneda internacional distinta al dólar de los Estados Unidos, se debe de convertir la moneda a dólares de los Estados Unidos utilizando el “tipo de cambio del dólar estadounidense para otras monedas”, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el*

*tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos).*

*Una vez que se cuente con el monto en dólares estadounidense, se aplica el criterio establecido en el párrafo tras anterior para convertir el monto de dólares a colones.*

*(...)*”

- II. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
- III. Instruir a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el diario oficial La Gaceta.
- IV. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que en coordinación con la Fuerza de Tarea; una vez concluido el procedimiento de audiencia pública, proceda con el análisis de las posiciones y la elaboración de la propuesta final de la modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018, y proceda a remitirla a la Junta Directiva de Aresep.

### **Exposición de la propuesta de protocolo de demanda**

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, en línea con lo expuesto en dos sesiones anteriores, en esta oportunidad se presenta un documento técnico, muy detallado y específico. Consulta a los miembros del cuerpo colegiado, si tienen alguna

observación de fondo, discutirla y someter la propuesta al procedimiento de audiencia pública.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** externa que, en otras oportunidades el tema se discutió de manera rápida e indica que la parte estadística del estudio está bien; sin embargo, no recuerda que se haya visto lo correspondiente de las reglas para eliminar la discrecionalidad, aspecto que considera muy importante. Agrega que no entiende, ya que se le dio una información a un periodista de La Nación, sobre la discrecionalidad, la cual salió publicada el día de hoy; pero ahora resulta que el protocolo es otra cosa.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que en lo personal, no ha hablado con nadie al respecto. Además, consulta si es posible conocer lo externado por el señor Sauma Fiatt ya que es muy importante.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que es un aspecto que se debe analizar ampliamente.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que, además el documento correspondiente a este tema, no se incorporó al Sistema de Junta Directiva (SIJUD); en la sesión anterior les entregaron unos documentos en físico; sin embargo, desconoce si es el mismo documento que se está presentando en esta oportunidad.

El señor **Edward Araya Rodríguez** confirma que son los mismos documentos que se están presentando en esta sesión.

El señor **Alfredo Cordero Chinchilla** explica que el oficio OF-381-CDR-2018, remitido por la Fuerza de Tarea, se subió al SIJUD.

Por otra parte, el señor **Paolo Varela Brenes** indica que, respecto de la consulta del señor Sauma Fiatt, existen distintos tipos de criterios para verificar la consistencia

lógica y técnica de la información provista por las estadísticas; pero los criterios a los que se refiere el señor Sauma Fiatt, entiende que son los criterios para aplicar el protocolo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** acota que, según le entendió al señor Enrique Muñoz Aguilar, se necesitaba que le precisaran el tema de las desviaciones estándar; ¿qué pasa si caen?, ¿cuál es el rango válido?, ¿cuánto es la cifra que se va a considerar?; esos son los puntos que solicita conocer.

La señora **Anayansie Herrera Araya** aclara que el documento OF-382-CDR-2018 mencionado por el señor Sauma Fiatt, está subido en la sesión ordinaria 52-2018.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que el sistema no funciona de esa forma; en cada sesión debe estar la información que corresponda, así lo establece el Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, si dicho oficio se subió en el SIJUD en la sesión anterior, se puede aclarar que se entregó en tiempo; sería solamente incluirlo en la presente sesión.

El señor **Paolo Varela Brenes** continúa con la exposición e indica que dentro de los estudios de ascenso y descenso, se refiere al cálculo del intervalo de confianza de la cantidad de pasajeros por carrera, y está como se define técnicamente el límite superior, el límite inferior; incluso, dentro de los hallazgos en las pruebas preliminares que se hicieron, se preguntó, qué pasa cuando el sistema operativo tenga una variación y requiera un ajuste del factor en carreras.

Asimismo, qué pasa si la variabilidad de cuando se obtiene la desviación estándar, lo que se hace básicamente es una comparación entre días de la semana, entre semana

y fin de semana; pero qué sucede cuando hay esquemas operativos que sólo tienen carreras autorizadas entre semana.

Agrega que, en la primera parte se explica en qué casos aplica el intervalo de confianza, que es, no sólo a partir de los estudios completos, sino, cuando se tiene un estudio de referencia; es decir, cuando a partir de un estudio aprobado por el Consejo de Transporte Público (CTP) o aceptado por la Aresep cómo se extrae de ese estudio el intervalo de confianza para proceder con el mecanismo de validación que la metodología establece como regla; pero que en el protocolo se especifica cómo se establecen los límites.

Asimismo, explica que hay un factor de carrera, donde se calcula una desviación estándar con la fórmula usual y al final se genera el intervalo de confianza, el límite inferior, el límite superior y el intervalo cerrado se dan a partir de la cantidad media de pasajeros por carrera, sin estacionalidad ajustada, debido a que los estudios provienen de un mes del año en específico; entonces se le quita la estacionalidad mediante los factores de estacionalidad, se genera un intervalo a partir de la unión estadística de la distribución normal bajo un nivel de confianza determinado que, en este caso, está sugerido un 68% que equivale a una desviación estándar y propiamente la desviación estándar de la cantidad media de pasajeros, que proviene de qué tan variable es la cantidad de pasajeros por carrera entre días de la semana.

Así las cosas, básicamente se define el intervalo de confianza, en la práctica lo que pasaría es que cuando el protocolo se apruebe, si se presentara un estudio del CTP para cada uno de los ramales, se extrae la información para generar este intervalo, se cruza con la información del sistema de conteo de pasajeros o la información de las estadísticas y se determina que el valor de la estadística.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta por qué no se puede sumar otro estudio que se haya hecho, que quizá sea más reciente, a los datos que se tengan, y así se podría dar solución al problema que mencionaba el señor Pablo Sauma Fiatt.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que no se tiene tanta información sobre posibles desviaciones entre estudios, como para ya definir un rango mínimo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta que, si con uno de los datos o de los valores, no es conveniente, ya que enriquece el tener más datos estadísticos de otro estudio para poder analizarlo, o ¿no es pertinente?

El señor **Paolo Varela Brenes** señala que, lo que está definido en la RJD-060-2018, es que se tome de referencia, tanto en la parte del estudio completo, como en el estudio técnico de referencia, el más reciente, debido a que refleja las condiciones operativas más cercanas a la realidad del momento en que se va a hacer propiamente la validación.

Cuando hay dos estudios y debido a la forma en cómo se construyen estos, hay diferencias, técnicamente hablando. Las desviaciones no van a responder a un patrón propiamente de la construcción, sino que tienen variables dentro de las cuales está la misma aleatoriedad de las revisiones o de las fuentes de información, ya sean las estadísticas o las barras electrónicas.

La Fuerza de Tarea consideró muy complejo y difícil sostener técnicamente hablar de desviaciones entre un estudio y otro. Igualmente, explica que en la sesión anterior, comentaron que en la realidad la cantidad de casos donde hay simultáneamente un estudio del CTP y de la Aresep son muy pocos, para, a partir de esto definir una regla.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** opina que el hecho de que en la actualidad haya pocos casos, no significa que no van a existir más.

El señor **Paolo Varela Brenes** aclara que, lo que se ha comentado en la Fuerza de Tarea, es que, cuando haya más casos y más información, se podría llegar a un dato de referencia con más sustento técnico, que con dos o tres casos puntuales.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera que es importante valorar este aspecto.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que, de los pocos casos que tienen, las diferencias no son tanto de pasajeros por carrera, sino de la cantidad de carreras que tomó uno u otro estudio; y en este caso, lo que se está validando es pasajeros por carrera, que es propiamente la tasa de pasajeros movilizados en cada una de las carreras.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta al señor Enrique Muñoz Aguilar, si este protocolo soluciona los problemas que se habían presentado, y si este ha sido revisado. También consulta si se elimina la discrecionalidad.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** manifiesta que para este caso en concreto, ya tendrían la fórmula para calcular el límite superior, el límite inferior y se podría validar un dato estadístico. Además, se eliminaría la discrecionalidad.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que, lo que le interesa es que la Intendencia de Transporte indique que esto soluciona los problemas. Agrega que, en lo personal, no le parece la forma en que se redactan los temas, ya que no los justifican; se debe señalar cuál es el problema o qué se pretende mejorar. Reitera que, si para la Intendencia de Transporte este aspecto le soluciona el problema de la aplicación de la metodología y elimina toda discrecionalidad, no tendría problema.

Por otra parte, consulta si no hay que cambiar nada respecto de lo que se aprobó en términos de la posibilidad en la justificación inicial de cuándo se realizaba estudios o no.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que no, lo que se incorpora son los criterios de cuándo y en qué momento aplica el protocolo de demanda, para eliminar dicha discrecionalidad.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que, en el caso de que una empresa se presente con un estudio del CTP, que da un volumen de pasajeros de la mitad de lo que refleja un estudio de la Aresep, pero es más reciente, ¿está contemplado un caso de este tipo?

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que no incluye valoraciones sobre el dato, sino, más bien, tomar ese dato como referencia.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que, el problema es que si la metodología lo establece así, no se podría hacer de otra forma; esto según es el principio de legalidad. Además, comenta que no es posible escuchar lo que se está exponiendo; en el sentido de que manifiesten que sí se puede. Así las cosas, se cuestiona, para qué están ajustando ese aspecto; sería mejor que cada caso se resuelva de la mejor manera a criterio personal. Por anterior, solicita se le explique realmente qué es lo que se está proponiendo y qué se va a aprobar.

Agrega que ha tratado de externar sus posiciones técnicas y jurídicas, basadas en su conocimiento y experiencia regulatoria en transporte; sin embargo, se ha querido interpretar de otra manera, ya que se ha pretendido ponerla en una mala posición, como si quisiera obstaculizar; pero, si la Junta Directiva decide aprobarlo, lo hará; insiste, cómo le van a decir que la metodología establece que es un estudio del CTP y luego dicen que van a mandar a hacer otro estudio, porque no les parece.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que eso no fue lo que se acordó. Explica que lo que el señor Pablo Sauma Fiatt está externando, es la preocupación de que

cuando se escoge el estudio más reciente, en una de las condiciones -es el caso 3- cuando se da esa situación, si hay un estudio más reciente y es el que tiene vigencia, siempre y cuando no se haya modificado el sistema operativo.

Reitera que la preocupación del señor Sauma Fiatt, es que la Intendencia de Transporte, siempre tenga la oportunidad de analizar, verificar y validar información; de tal manera que, el dato que se utilice en el volumen de pasajeros, sea el más apropiado.

Recuerda que la señora Muñoz Tuk, ha indicado que el dato del Consejo de Transporte Público, como ente rector, es muy importante para el tema judicial; desde ese punto de vista lo que se busca es hacer una conexión para encontrar en casos excepcionales en donde haya cambios significativos de estudios de demanda que da por aprobado el Consejo de Transporte Público, para que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en su potestad regulatoria de definir tarifas, pudiera ante ciertas circunstancias, hacer validaciones y verificaciones.

Considera que debe ir en el mismo sentido de las desviaciones que se tienen, e indica a modo de ejemplo que, si se tiene un estudio hace dos años y hay otro reciente, pero hay variación o una desviación estándar en datos, información y otros, sin que haya un cambio en el sistema operativo, debería de buscar en el protocolo de demanda, un mecanismo de verificación y validación de esa información, para que la entidad verifique de que ese estudio entregado es correcto o incorrecto. Agrega que es lo que él ha estado buscando, tanto con la metodología como en el protocolo de demanda, considera cierto lo que dice el señor Pablo Sauma en el sentido de que sí hay elementos legales que considerar.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** se refiere a los criterios para la aplicación del protocolo e indica que se había discutido dejar claro que la solicitud por parte del prestador, por la Dirección General de Atención al Usuario o el Consejero del Usuario, acuerdos de la

Junta Directiva o solicitudes del Regulador General; consulta en ese caso, ¿quién va a tomar la decisión? ¿la Junta Directiva, o el Regulador General?

Por lo anterior, solicita que esos detalles sean revisados. Añade que tiene duda de cómo se ha venido manejando lo de los estudios de demanda, en la actualidad quién es el que decide, la Intendencia de Transporte o el Regulador General?

La señora **Sonia Muñoz Tuk** hace referencia a lo manifestado por el señor Roberto Jiménez, en cuanto a que hay que regular o normar los casos en los que haya alguna diferencia significativa, considera que es el Regulador General es quien debe establecer qué es significativo, debido a que, lo que es significativo para unos no lo es para otros; por ejemplo, para los técnicos de la Intendencia de Transporte.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera que ese aspecto se puede analizar e incorporar en el protocolo, y considerar el criterio del señor Pablo Sauma Fiatt, en caso de que no sea posible, que la Fuerza de Tarea lo informe directamente.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** insiste en que el tema debe ser sujeto de más análisis.

Seguidamente el señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta a los miembros del cuerpo colegiado si tienen más observaciones al respecto.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** realiza dos observaciones: i) en cuanto a la discrecionalidad, consulta qué significa “aceptados por la Aresep”, si los aceptó el Consejo de Transporte Público; consulta dónde queda la discrecionalidad, en dónde se decide qué se solicita, cuándo se hace y a quién, ii) las inferencias de muestreos para determinar valores totales.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, sobre los criterios del Consejo de Transporte Público, es el criterio más reciente. Agrega que, la señora Sonia Muñoz

Tuk difiere de la posición del señor Pablo Sauma, debido a que este último argumenta que no necesariamente es el estudio más reciente; lo cual, en alguna medida añade comparte, ya que esto es una facultad de la Aresep. Considera que sí es importante el estudio del Consejo de Transporte Público, se podría hacer algún tipo de verificación, pero la regla de decisión que no sea el criterio de alguien, sino que debe estar normado.

El señor **Edward Araya Rodríguez** añade que, lo que establece la metodología, según la modificación que se aprobó en esta sesión, si no se cuenta con el sistema de conteo de pasajeros, se toman las estadísticas; para eso es el protocolo de demanda. Si las estadísticas pasan el filtro, se aplicaría protocolo y se usa en primer término el estudio de referencia existente (con menos de 3 años), sea del Consejo de Transporte Público o de la Aresep. Ante un caso de que existieran ambos estudios, se usa el más reciente.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta cuál es el criterio técnico para definir que el más reciente es el que refleja la realidad.

La señora **Adriana Martínez Palma** responde que se tiene un criterio tanto técnico como legal. Desde el punto de vista técnico es el que la Fuerza de Tarea ha considerado; y legalmente se ha visto la robustez para el tema de la defensa administrativa y judicial, que técnicamente sí está acorde con la realidad.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si lo externado por la señorita Martínez Palma, significa que el último estudio es el más fácil de reconocer en sede judicial.

La señora **Adriana Martínez Palma** responde que es el más robusto y el más cercano a la realidad.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** advierte que, al momento de valorar los hechos en una demanda judicial, deben ser estudios comparables entre sí, y si no se cae esa idea. Considera que el tema importante es que haya una justificación.

La señora **Adriana Martínez Palma** señala que iría aparejado con la justificación técnica sobre la robustez de los datos.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que, hay un supuesto implícito de que son los empresarios los que van a acudir los tribunales de justicia, por lo que consulta qué sucede si hay un estudio que tiene un volumen mayor de pasajeros y los usuarios acuden a los tribunales ¿qué habría que defender?

La señora **Adriana Martínez Palma** responde que es para los dos casos, la robustez de los datos justificado técnicamente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, lo que se están definiendo son reglas para evitar; sin embargo, en lo personal, no es el más cercano al dato de “último aprobado”, eso se ha justificado, primero porque hay un criterio legal. Además, se ha discutido la opción de que fuera el estudio que tuviera los datos más recientes, pero, desde el punto de vista legal, es más endeble el dato más reciente si ha sido aprobado por la entidad responsable. Considera que es una valoración que se debe hacer.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que sí debe ser una valoración técnica y no una conversación entre la Fuerza de Tarea.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que la Fuerza de Tarea ha hecho un análisis al respecto; se discutió ampliamente, y llegó a esa consideración, contrario a lo que él mismo, en alguna medida quería; sin embargo, respeta la posición. Cita a modo de ejemplo: se utiliza un estudio con el dato más reciente, pero, resulta que es

el CTP quien tiene la aprobación última; por lo que se cuestiona ¿cómo sería la parte legal?

El señor **Edgar Gutiérrez López** externa su preocupación en cuanto al fin de cada una de las instituciones, debido a que el fin del Consejo de Transporte Público en materia de pasajeros, nunca es la tarifa, básicamente es la ruta y determinar el número de autobuses, y eso para ver una diferencia, el que se acerque más a la realidad del CTP, o puede hacer la Intendencia de Transporte, porque sí está específicamente relacionado con la tarifa; es la razón por la cual la Aresep hace los estudios.

Agrega que, no se puede pensar que porque el autobusero se va al Consejo de Transporte Público para que le den un dictamen, que está hecho en función de otra situación, que en lugar de 10 autobuses va a necesitar 12, y no en función de la tarifa. Le preocupa darle mucha fuerza a los estudios que hace el CTP.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** concuerda con lo externado por el señor Gutiérrez López, e indica que debería existir un criterio para verificar que la desviación que se tenga, sea justificable y razonable; ese aspecto se puede discutir posteriormente.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que no se trata de decir cuál estudio es mejor, sino, analizar cada y determinar qué fue lo que pasó, cuáles son los posibles cambios; porque puede ser que efectivamente haya caído la demanda, pero tiene que haber una explicación del porqué hay diferencia entre un estudio y otro, lo cual puede ser importante.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, discutido el tema del protocolo de demanda, se continuará en la próxima sesión con el análisis, para que los miembros de la Junta Directiva lo revisen y además, la Fuerza de Tarea analicen las observaciones presentadas en esta oportunidad.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica la importancia de revisar las condiciones que se hacen en el estudio; los criterios de aplicación; las justificaciones, etc.

El señor **Robert Thomas Harvey** reitera que tendrá que justificar con criterios técnicos.

Conocida la exposición, el señor Roberto Jiménez Gómez somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

#### **ACUERDO 11-53-2018**

Continuar, en una próxima sesión, con la presentación de la propuesta del protocolo de demanda.

*A las once horas con treinta y cinco minutos se retiran del salón de sesiones, los integrantes de la Fuerza de Tarea Modalidad Bus y el señor Enrique Muñoz Aguilar.*

*Se deja constancia de que, al ser las doce horas y cuarenta y cinco minutos, se retira del salón de sesiones, el señor Roberto Jiménez Gómez, en vista de que resolvió en primera instancia el recurso objeto del siguiente artículo. En consecuencia, la señora Xinia Herrera Durán, preside la sesión.*

*Asimismo, se retiran el señor Robert Thomas Harvey y la señora Herley Sánchez Víquez, e ingresa la señora Viviana Lizano Ramírez, funcionaria de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a participar en la presentación del siguiente artículo.*

**ARTÍCULO 6. Recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., contra la resolución RRG-266-2017. Expediente OT-082-2015.**

La Junta Directiva conoce del oficio OF-0996-DGAJR-2018 del 24 de agosto de 2018, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rinde criterio en torno al recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., contra la resolución RRG-266-2017. Expediente OT-082-2015.

Los señores **Pablo Sauma Fiatt** y **Edgar Gutiérrez López** solicitan incorporar la siguiente constancia:

*“Solicitamos que quede constando en actas que participamos en el conocimiento de este asunto, en virtud de que la resolución DP-R-001-2017, de las ocho horas del veinte de enero de 2017 - que rogamos se transcriba textualmente- mediante la cual el señor Presidente de la República por las razones que ahí se indican, rechazó nuestra solicitud de atención por inhibitoria para conocer de los temas relacionados con la empresa eléctrica Matamoros S.A., e Hidroeléctrica Platanar”.*

**“Resolución DP-R-001-2017**

**PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.** – *A las ocho horas del veinte de enero de dos mil diecisiete.*

**Solicitud de abstención presentada por los señores Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt y la señora Adriana Garrido Quesada, integrantes de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.**

**RESULTANDO**

**ÚNICO.** - *Que el señor Roberto Jiménez Gómez, Regulador General, mediante oficio n.º 971-RG-2016, traslada nota suscrita por los señores Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt y la señora Adriana Garrido Quesada, integrantes de la Junta Directiva de*

la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante ARESEP), donde solicitan que se les acoja la abstención que presentan.

### **CONSIDERANDO**

**I. -SOBRE LA COMPETENCIA.** La competencia otorgada a la Presidencia de la República para resolver la abstención del caso concreto se encuentra en el artículo 234 de la Ley General de la Administración Pública, el cual indica:

- 1. Cuando se tratase de un órgano colegiado, el miembro con motivo de abstención se separará del conocimiento del negocio, haciéndolo constar ante el propio órgano a que pertenece.**
- 2. En este caso, la abstención será resuelta por los miembros restantes del órgano colegiado, si los hubiere suficientes para formar quórum; de lo contrario, resolverá el superior del órgano, si lo hubiere, o, en su defecto, el Presidente de la República.**
- 3. Si la abstención se declarare con lugar, conocerá el asunto el mismo órgano colegiado, integrado con suplentes si los tuviere, o con suplentes designados ad hoc por el órgano de nombramiento. (El resaltado no corresponde al original).**

Siendo así, al constatar que las personas que solicitan la abstención son integrantes de la Junta Directiva de la ARESEP, la cual constituye su órgano de máxima jerarquía y que, además, no es posible constituir el quórum de ley de ese órgano sin estos integrantes – esto según las disposiciones del Capítulo X de la Ley de la ARESEP, Ley n.º7593 del 09 de agosto de 1996-, se entra al estudio por el fondo del asunto.

- a. **SOBRE EL OBJETO.** Del escrito de solicitud, se deriva que los señores Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt y la señora Adriana Garrido Quesada, integrantes de la Junta Directiva de la ARESEP, solicitan que

*se acepte su abstención para conocer los temas relativos a la resolución n.º RJD-17-2016 de las 15:00 horas del 8 de febrero de 2016, la cual consta en el procedimiento administrativo n.º OT-082-2015 que "...modificó tres metodologías de fijación de tarifas para generadores privados de energía eléctrica con recursos renovables..."*

*Lo anterior, ya que dos empresas presentaron un proceso contencioso administrativo contra la ARESEP y la señora y señores directivos que aprobaron esa metodología. Según su criterio, "Es claro que las citadas empresa y los suscritos, mantenemos un proceso judicial en el que sostenemos criterios distintos., (sic) lo que en principio configura las causales de recusación previstas en los incisos 7) y 9) del artículo 53 del Código Procesal Civil, que a su vez, son motivo de excusa en los términos del numeral 79 ibídem."*

## **II. SOBRE EL FONDO.**

*Luego de realizar el análisis de los elementos de hecho y de derecho en los que se circunscribe el presente caso, se rechaza la solicitud de abstención presentada por la señora y señores integrantes de la Junta Directiva de la ARESEP, por las razones que a continuación se desarrollan.*

*La ley constitutiva de la ARSEP estableció una única causal de inhibitoria para quienes integran la Junta Directiva. Así, en el artículo 56 se dispuso:*

*Los miembros de la Junta Directiva deberán excusarse de participar en la resolución de asuntos en los cuales ellos o sus parientes por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto grado inclusive, estén interesados o interesen a sociedades anónimas o compañías cuyos dueños o empleados sean los parientes referidos.*

*Es decir, el legislador estableció un régimen especial sobre las causales que impiden a los directivos de este ente para conocer asuntos. Esa norma especial no refiere a que se pueda aplicar en forma subsidiaria la norma general establecida en el artículo 230 de la Ley General de la Administración Pública, por lo que los presuntos casos de abstención o recusación que se presenten deben estudiarse únicamente a partir del artículo antes transcrito.*

*Siendo así, se visualiza que la norma no prevé expresamente que la existencia de un procedimiento judicial contra alguno de los directivos de la Junta Directiva se constituya como un caso que crea un interés directo o beneficio por el que un miembro del órgano se deba apartar del conocimiento de una causa. Esto, como sí sucede en el caso del inciso 7) del artículo 53 del Código Procesal Civil, que por lo expresado en el párrafo anterior, no es de aplicación a este caso.*

*Por lo anterior, se deriva que la existencia del proceso judicial descrito en la nota de solicitud, no constituye un interés directo o beneficio hacia la señora o señores directivos que los impida de conocer el procedimiento administrativo referido.*

**POR TANTO:**

*Se rechaza la solicitud de abstención presentada por los señores Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt y la señora Adriana Garrido Quesada, miembros de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*

*Se informa a la señora y señores directores que la presente resolución no tiene recurso, según el párrafo primero del artículo 238 de la Ley General de la Administración Pública”.*

La señora **Carol Solano Durán** inicia la exposición del recurso y se refiere a los antecedentes de interés, dentro los cuales cita los siguientes: El 4 de abril de 2017, Hidroeléctrica Río Lajas S.A., solicitó al Regulador General “*se inicie una investigación interna para determinar los funcionarios responsables de haber presentado un informe técnico con un grave error de cálculo (...) se inicie el procedimiento disciplinario para determinar la sanción correspondiente*”, a efectos de sentar las responsabilidades disciplinarias de los funcionarios responsables de los errores contenidos en el informe del Despacho del Regulador General, que aparece como documento adjunto al oficio 949-RG-2016. (Folios 1785 al 1792, expediente OT-082-2015)

El 3 de mayo de 2017, el Regulador General, mediante la resolución RRG-133-2017, ordenó entre otras cosas, el inicio de una investigación preliminar que permita determinar si existe mérito suficiente para el inicio de un procedimiento administrativo de responsabilidad disciplinaria, se individualice la conducta a investigar de cada funcionario presuntamente responsable, se indique el o los funcionarios presuntamente responsables, se recaben los indicios necesarios y se analice cuáles serían las presuntas faltas que se le atribuirían. Ello con ocasión de la solicitud interpuesta por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., sobre los supuestos errores contenidos en el informe adjunto al oficio 949-RG-2017. Además, designó a los funcionarios encargados de realizar la investigación preliminar.

El 19 de julio de 2017, el órgano de investigación preliminar, mediante el oficio 1268-DF-2017, emitió el informe respectivo y el 5 de agosto de 2017, el Regulador General, mediante la resolución RRG-266-2017, resolvió:

a. “(...)

1. *Tener por recibida la investigación preliminar realizada por el Órgano de Investigación preliminar.*

2. *No realizar la apertura de un procedimiento administrativo ordinario para el objeto de esta investigación, por cuanto no existe mérito suficiente para ello, porque no hay indicios que –en grado de probabilidad- permitan suponer que existió una conducta que implique culpa grave o dolo de ningún funcionario, lo cual impediría hacer una intimación de cargos conforme lo exige el derecho fundamental a un debido proceso.*
  
3. *Archivar sin más trámite, este asunto.*

Así las cosas, la señora **Solano Durán** explica que, como la RRG-266-2017 resolvió la gestión presentada por Hidroeléctrica Río Lajas, se le notificó dicha resolución. El 11 de agosto de 2017 dicha empresa interpuso un recurso revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad absoluta, contra la resolución RRG-266-2017 y el 13 de junio de 2018, el Regulador General, mediante la resolución RRG-342-2018, declaró inadmisibile el recurso de revocatoria interpuesto.

El 18 de junio de 2018, mediante el oficio 697-DGAJR-2018, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, emitió el informe dispuesto en el artículo 349 de la LGAP. El 22 de junio de 2018, mediante el oficio 451-SJD-2018, la Secretaría de Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, trasladó para análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por Hidroeléctrica Río Lajas S.A. contra la resolución RRG-266-2017, para lo cual, la DGAJR mediante el oficio OF-0996-DGAJR-2018 del 24 de agosto de 2018 rinde el criterio correspondientes, y es el que se está conociendo en esta oportunidad.

Agrega que, dentro del análisis de forma que hace la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria al recurso en discusión, no se encontró la personería jurídica para que el señor Claudio Volio Pacheco actuara en nombre de Hidroeléctrica Río Lajas S.A.; por lo tanto se recomienda rechazar por inadmisibile el recurso de apelación

y la gestión de nulidad absoluta interpuesta por dicha empresa, contra la RRG-266-2017.

Adicionalmente, explica que el 6 de junio de 2018; la ARESEP fue notificada sobre el amparo de legalidad presentado por Hidroeléctrica Rio Lajas S.A ante el atraso en la resolución del recurso de revocatoria, apelación y gestión de nulidad presentado contra la RRG-266-2017. El 13 de junio de 2018, el Regulador General resolvió el recurso de revocatoria, mediante la resolución RRG-342-2018 la cual se le notifica a la Fuerza de Tarea investigada y a Hidroeléctrica Rio Lajas S.A.

Por lo anterior, el 18 de junio de 2018 la DGAJR conforme al artículo 349 de la LGAP emite el informe respectivo y lo traslada a la Secretaría de Junta Directiva, y ésta lo remitió a la DGAJR. Agrega que, en vista de que se vencía el plazo de 15 días establecido el Tribunal Contencioso Administrativo, para que la Aresep cesara la conducta omisiva, el 26 de junio de 2018 se responde el amparo de legalidad, indicando que ya se había resuelto el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad absoluta, esto mediante la RRG-342-2018.

En cuanto al recurso de apelación, está pendiente porque la Secretaría de Junta Directiva lo trasladó a la DGAJR el 22 de junio de 2018, y el amparo de legalidad se tenía que responder el 26 de junio, no se contaba con el tiempo suficiente para emitir un criterio y presentarlo a la Junta Directiva para que resolviera. Asimismo, el 22 de junio de 2018, era un viernes, y el 26 de junio fecha límite para responder el amparo, era martes; por lo tanto, era materialmente imposible emitir un criterio, incluir el tema en la preagenda, para posteriormente incluirlo en una agenda para que la Junta Directiva lo conociera.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que no era materialmente imposible; a este tipo temas se les tiene que dar un trato totalmente diferente. Agrega que se hubiera trabajado sábado o domingo y la Junta Directiva hubiera sesionado el lunes; por lo

tanto llama la atención a la señora Carol Solano e indica que este tipo de situaciones no pueden suceder. Además, indica que se le debió informar a la Junta Directiva para que decidiera qué hacer al respecto.

La señora **Xinia Herrera Durán** indica que, no conocer un asunto en preagenda, no es justificación, muchos de los temas que conoce esta Junta Directiva no pasan por ese proceso. Se debe tener claridad de que, cuando se está ante un tema de esta naturaleza (amparos de legalidad), hay que atenderlo prioritariamente. Agrega que, está consciente de las cargas de trabajo que tiene la DGAJR y que esta normalmente cumple oportunamente; sin embargo, condenatorias como la que se dictó el Tribunal Contencioso Administrativo en contra de la Aresep, no deben presentarse.

La señora **Carol Solano Durán** manifiesta que el flujo de trabajo que tiene la DGAJR, es un aspecto que ya le ha informado al Regulador General. Señala además, que ha tomado las provisiones para generar las alertas pertinentes; lamentablemente en este caso, se dieron circunstancias en cuanto a resolver el recurso de revocatoria, ajenas a la DGAJR, y el recurso de apelación se resolvió lo más pronto que se pudo.

El señor **Edgar Gutiérrez López** interviene e indica que este es un tema que amerita discutirlo específicamente; sin embargo, en este momento hay que limitarse a resolver el recurso que se está conociendo.

Seguidamente, se suscita un intercambio de opiniones entre los miembros del cuerpo colegiado, dentro de los cuales, los señores Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt solicitan, en línea con lo manifestado al inicio de la discusión de este recurso, ajustar la resolución presentada por la DGAJR, para que se incorpore dentro de los resultandos, lo concerniente a la resolución DP-R-001-2017 del entonces Presidente de la República, que resolvió la solicitud de abstención para conocer de cualquier asunto relacionado con la *“Metodología de fijación de tarifas para generadores*

*privados existentes (Ley 7200) que firmen un nuevo contrato de compraventa de electricidad con el Instituto Costarricense de Electricidad”.*

Analizado el recurso, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, con base en el oficio OF-0996-DGAJR-2018, la señora **Xinia Herrera Durán** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes y con carácter de firme:

### **RESULTANDO**

- I. Que el 6 de octubre de 2016, los señores Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt y Adriana Garrido Quesada, en su condición de integrantes de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, le indicaron al Regulador General, para que se le dé el trámite correspondiente, que se inhiben de conocer de cualquier asunto relacionado con la *“Metodología de fijación de tarifas para generadores privados existentes (Ley 7200) que firmen un nuevo contrato de compraventa de electricidad con el Instituto Costarricense de Electricidad”*, con ocasión del proceso contencioso administrativo incoado por Empresa Eléctrica Matamoros, S.A e Hidroeléctrica Platanar, S.A., contra la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y contra los directivos que aprobaron dicha metodología y tramitado bajo el expediente 16-001774-1027-CA, lo que a su criterio, compromete su imparcialidad.
- II. Que el 26 de octubre de 2016, el Regulador General y Presidente de la Junta Directiva, trasladó al entonces Presidente de la República, la gestión interpuesta por los señores Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt y Adriana Garrido Quesada.
- III. Que el 20 de enero de 2017, mediante la resolución DP-R-001-2017, el entonces Presidente de la República, conoció la solicitud de abstención presentado por los señores Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt y Adriana Garrido Quesada y

resolvió rechazarla, por considerar que la existencia de un proceso judicial, no constituye un interés directo o un beneficio hacia la señora o señores directivos que los impida de conocer el procedimiento administrativo referido, al tenor de lo establecido en el artículo 56 de la Ley 7593.

- IV.** Que el 4 de abril de 2017, Hidroeléctrica Río Lajas S.A., solicitó al Regulador General “*se inicie una investigación interna para determinar los funcionarios responsables de haber presentado un informe técnico con un grave error de cálculo (...) se inicie el procedimiento disciplinario para determinar la sanción correspondiente*”, a efectos de sentar las responsabilidades disciplinarias de los funcionarios responsables de los errores contenidos en el informe del Despacho del Regulador General, que aparece como documento adjunto al oficio 949-RG-2016. (Folios 1785 al 1792, expediente OT-082-2015)
- V.** Que el 3 de mayo de 2017, el Regulador General, mediante la resolución RRG-133-2017, ordenó entre otras cosas, el inicio de una investigación preliminar que permita determinar si existe mérito suficiente para el inicio de un procedimiento administrativo de responsabilidad disciplinaria, se individualice la conducta a investigar de cada funcionario presuntamente responsable, se indique el o los funcionarios presuntamente responsables, se recaben los indicios necesarios y se analice cuáles serían las presuntas faltas que se le atribuirían. Ello con ocasión de la solicitud interpuesta por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., sobre los supuestos errores contenidos en el informe adjunto al oficio 949-RG-2017. Además, designó a los funcionarios encargados de realizar la investigación preliminar.
- VI.** Que el 19 de julio de 2017, el órgano de investigación preliminar, mediante el oficio 1268-DF-2017, emitió el informe respectivo.
- VII.** Que el 5 de agosto de 2017, el Regulador General, mediante la resolución RRG-266-2017, resolvió:

a. “(...)

1. *Tener por recibida la investigación preliminar realizada por el Órgano de Investigación preliminar.*
2. *No realizar la apertura de un procedimiento administrativo ordinario para el objeto de esta investigación, por cuanto no existe mérito suficiente para ello, porque no hay indicios que – en grado de probabilidad- permitan suponer que existió una conducta que implique culpa grave o dolo de ningún funcionario, lo cual impediría hacer una intimación de cargos conforme lo exige el derecho fundamental a un debido proceso.*
3. *Archivar sin más trámite, este asunto.*

- VIII.** Que el 11 de agosto de 2017, Hidroeléctrica Río Lajas S.A., interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad absoluta, contra la resolución RRG-266-2017.
- IX.** Que el 13 de junio de 2018, el Regulador General, mediante la resolución RRG-342-2018, declaró inadmisibile el recurso de revocatoria interpuesto.
- X.** Que el 18 de junio de 2018, mediante el oficio 697-DGAJR-2018, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, emitió el informe dispuesto en el artículo 349 de la LGAP.
- XI.** Que el 22 de junio de 2018, mediante el oficio 451-SJD-2018, la Secretaría de Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, trasladó para análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por Hidroeléctrica Rio Lajas S.A. contra la resolución RRG-266-2017.

- XII.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

**CONSIDERANDO:**

- I.** Que, del oficio OF-0996-DGAJR-2018 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, antes citado, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

**I. ANÁLISIS POR LA FORMA:**

**a) Naturaleza:**

*El recurso interpuesto contra la resolución RRG-266-2017, es el ordinario de apelación, al que le resulta aplicable lo establecido en los artículos 342 al 352 de la Ley General de la Administración Pública (LGAP).*

*En cuanto a la gestión de nulidad absoluta, le resultan aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 158 al 179 de la LGAP.*

**b) Temporalidad:**

*El acto administrativo RRG-266-2017, que impugnó la recurrente, le fue notificado el 8 de agosto de 2017. El 11 de agosto de 2017, la recurrente interpuso el recurso de apelación contra dicha resolución. Conforme a los artículos 343 y 346 de la LGAP, el citado recurso se debía interponer dentro del plazo de 3 días hábiles, contados a partir del día siguiente de su notificación, plazo que venció el 11 de agosto de 2017.*

*Del análisis comparativo que precede, se puede concluir que el recurso de apelación, fue interpuesto dentro del plazo legal establecido por la normativa citada.*

*La gestión de nulidad absoluta fue interpuesta en tiempo, conforme al artículo 175 de la LGAP.*

**c) Legitimación:**

*Respecto de la legitimación se tiene que Hidroeléctrica Río Lajas S.A., fue quien solicitó la investigación preliminar, es por ello que está legitimada para actuar – en la forma en que lo ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 275 y 342 de la LGAP.*

**d) Representación:**

*En cuanto a la representación, se observa que las gestiones en estudio fueron interpuestas por el señor Claudio Volio Pacheco, en su condición de representante legal de Hidroeléctrica Río Lajas S.A.*

*Ahora bien, no consta en las gestiones en análisis, ni en la solicitud de investigación preliminar (folios 1785 al 1792, expediente OT-082-2015), que el señor Claudio Volio Pacheco, haya aportado certificación de personería, que lo acredite como representante legal de la sociedad indicada.*

*En virtud de lo anterior, este órgano asesor, procedió a revisar y analizar el expediente OT-082-2015 (en el cual la recurrente solicitó la investigación preliminar), siendo que a folio 592 se encuentra una certificación registral de un poder conferido por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., al señor Claudio Volio Pacheco; cabe señalar, que dicho poder se encuentra adjunto a un recurso de*

*reconsideración, contra la resolución de la Junta Directiva RJD-17-2016, interpuesto por dicha sociedad anónima, el 18 de febrero de 2016 (folios 589 al 591).*

*Bajo esa línea de análisis, se tiene que el poder aportado por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., fue emitido a través del portal de servicios digitales y con datos consultados a una réplica oficial de la base de datos del Registro Nacional, el 22 de enero de 2016 (folio 592). Dichas certificaciones, como bien lo indican las mismas, sólo pueden ser verificadas dentro del plazo de quince (15) días naturales, y en el caso concreto, la personería jurídica en análisis, podía ser verificada hasta el 6 de febrero de 2016, inclusive. Es decir, a la fecha de presentación donde se adjunta la certificación, ya la misma no podía ser verificada por la Administración.*

*Cuando se opta por este tipo de certificaciones digitales, debe considerarse el plazo de 15 días naturales que establece el Registro Nacional, para que la información ahí replicada, pueda ser verificada por la oficina, órgano u ente administrativo al que va dirigido, pues caso contrario y vencido ese término, la misma resulta inútil, ergo, debe tenerse por inevaluable.*

*En ese sentido, la recurrente aportó la citada certificación digital, con un recurso de reconsideración contra la resolución RJD-17-2016, el 18 de febrero de 2016 (folios 589 al 591), por ende, no podría ser verificada en el sitio Web del Registro Nacional, dentro del plazo de quince (15) días naturales, por parte de la Aresep, para el análisis de las gestiones aquí conocidas, presentadas 11 de agosto de 2017, es decir, ya transcurrió sobradamente el plazo para su verificación.*

*En consecuencia, el recurso de apelación y la gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., resultan inadmisibles, al haberse detectado la falta de acreditación de la representación legal del señor Claudio*

*Volio Pacheco, para actuar en nombre de dicha persona jurídica, de conformidad con lo establecido en los artículos 285 y 292 de la LGPA, así como los numerales 102 y 103 del Código Procesal Civil, aplicados de manera supletoria de conformidad con el cardinal 229 de la LGAP. Ergo, se omite pronunciamiento alguno en cuanto al fondo del asunto.*

*Del análisis anterior, se concluye que el recurso de apelación y la gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., contra la resolución RRG-266-017, resultan inadmisibles, por falta de representación.*

## **II. CONCLUSIÓN**

*Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación y la gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., contra la resolución RRG-266-017, resultan inadmisibles, por falta de representación.*

*(...)*”

- II. Que en la sesión ordinaria 53-2018 celebrada el 04 de septiembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, resuelve, con carácter de firme, dictar la presente resolución.
- III. Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente es: **1.-** Rechazar por inadmisibles, el recurso de apelación y la gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., contra la resolución RRG-266-2017, por falta de representación. **2.-** Notificar la presente resolución, tal y como se dispone.

**POR TANTO**

Con fundamento en las competencias otorgadas en la Ley General de la Administración Pública y Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

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

**RESUELVE:**

**ACUERDO 12-53-2018**

- I. Rechazar por inadmisibles, el recurso de apelación y la gestión de nulidad absoluta, interpuestos por Hidroeléctrica Río Lajas S.A., contra la resolución RRG-266-2017, por falta de representación.
- II. Notificar la presente resolución.
- III. Dar por agotada la vía administrativa.

**NOTIFÍQUESE.**

**ACUERDO FIRME.**

**CAPÍTULO VI. ASUNTOS POSPUESTOS.**

**ARTÍCULO 7. Asuntos pospuestos.**

La señora **Xinia Herrera Durán** propone, posponer para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 4.3, 4.4, 4.5. 4.6. 4.7, 4.8, 4.9, 5.1, 5.2 y 5.3. Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

**ACUERDO 13-53-2018**

Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los puntos 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 5.1, 5.2 y 5.3 de la agenda, los cuales a continuación se detallan:

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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.

- 7) 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.
- 8) Respuesta del Regulador General sobre el trámite seguido en el expediente OT-007-2018, en el que se investiga la denuncia presentada contra la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A. Oficio 649-RG-2018 del 19 de julio de 2018.
- 9) Traslado de gestión por parte de la Dirección General de Atención al Usuario; sobre el escrito presentado por la Junta de Salud del Hospital Nacional de Geriátría y Gerontología, relacionado con el caso de Busetas Heredianas. Oficio 3448-DGAU-2018 del 26 de julio de 2018. (SAU-60450-2018)
- 10) Escrito presentado por el señor Raymundo Bolaños Calvo, Apoderado de Transportes La Pampa Ltda., sobre las implicaciones de las modificaciones a la metodología tarifaria ordinaria contenidas en la resolución RJD-060-2018. Carta del 19 de julio de 2018. (SAU-62046-2018). *Área funcional: Intendencia de Transporte.*

**A las doce horas y cincuenta y tres minutos se levanta la sesión.**

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

**XINIA HERRERA DURÁN**  
Reguladora General Adjunta

**SONIA MUÑOZ TUK**  
Voto negativo, acuerdos

**PABLO SAUMA FIATT**  
Voto negativo, acuerdos

**06-53-2018 y 09-53-2018**

**06-53-2018 y 09-53-2018**