

SESIÓN ORDINARIA

N°72-2018

11 de diciembre de 2018

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N°72-2018

Acta de la sesión ordinaria número setenta y dos, dos mil dieciocho, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el martes once de diciembre de dos mil dieciocho, a partir de las ocho horas, 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 72-2018.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura al Orden del Día de la sesión ordinaria 72-2018. Se plantea conocer la propuesta del “Reglamento del Régimen de Acceso Universal, Servicio Universal y Solidaridad (RAUSUS)”, así como el PEI y Plan de Trabajo de la Auditoría Interna, como puntos 4.5, 4.6 y 4.7 respectivamente.

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

ACUERDO 01-72-2018

Aprobar el Orden del Día de la sesión ordinaria 72-2018, con la modificación de

trasladar la propuesta del “Reglamento del Régimen de Acceso Universal, Servicio Universal y Solidaridad (RAUSUS)”, así como el PEI y Plan de Trabajo de la Auditoría Interna, como puntos 4.5, 4.6 y 4.7 respectivamente.

El Orden del Día ajustado a la letra dice:

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Aprobación del acta de la sesión 70-2018, celebrada el 4 de diciembre de 2018.*
3. *Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.*
4. *Asuntos resolutivos.*
 - 4.1 *Propuesta “Reglamento de Adquisiciones de Bienes y Servicios del Fideicomiso Inmobiliario ARESEP/BCR 2018”. Oficio OF-0613-DGO-2018 del 7 de diciembre de 2018.*
 - 4.2 *Continuación del análisis del informe técnico final de la propuesta de 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. Expediente OT-586-2018. Oficios OF-0597-CDR-2018 del 30 de noviembre de 2018 y OF-1518-DGAJR-2018 del 4 de diciembre de 2018 y OF-0612-CDR-2018 del 10 de diciembre de 2018.*
 - 4.3 *Aprobación parcial del presupuesto inicial para el año 2019 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos por parte de la Contraloría General de la República. Oficio DFOE-EC-0881 (17577) del 6 de diciembre de 2018.*

- 4.4 *Propuesta “Reglamento del Régimen de Acceso Universal, Servicio Universal y Solidaridad (RAUSUS)”. Oficios 07434-SUTEL-SCS-2018 del 10 de setiembre de 2018, OF-1296-DGAJR-2018 del 18 de octubre de 2018 y 09465-SUTEL-SCS-2018 del 13 de noviembre de 2018.*
- 4.5 *Adición al Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEAI 2018-2022. Oficio OF-0509-AI-2018 del 29 de noviembre de 2018. (Cumplimiento del acuerdo 12-63-2018)*
- 4.6 *Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna 2019-2020. Oficio OF-0510-AI-2018 del 29 de noviembre de 2018.*
- 4.7 *Autorización del proceso de conciliación con el ICE, sobre reglamentos de armonización regulatoria. Expediente judicial 14-8130-1027-CA. (Cumplimiento del acuerdo 09-42-2018). Oficio OF-1073-RG-2018 del 6 de diciembre de 2018.*
- 4.8 *Denuncia presentada por el manejo en el uso de fondos públicos. Oficio OF-1362-DGAJR-2018 del 30 de octubre de 2018.*
- 4.9 *Informe presentado por la Secretaría de Junta Directiva, en atención 03-69-2018 del acta de la sesión 69-2018. Oficio OF-0908-SJD-2018 del 3 de diciembre de 2018.*
- 4.10 *Informe presentado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en torno a los criterios que han emitido desde mayo de 2016, sobre las competencias que le corresponde o no a la Junta Directiva. Oficio OF-1480-DGAJR-2018 del 22 de noviembre de 2018. (Cumplimiento del acuerdo 04-66-2018).*

- 4.11 *Aperturas de procedimientos de declaratoria de caducidad del título habilitante por morosidad del prestado en el pago del canon, investigados Autotransportes Barrio San José Ltda., Empresa Alfaro, Ltda., Ruta Ochenta y Tres AB, S.A. y Transporte Duarte de la Península S.A. Expedientes OT-349-2017, OT-206-2017, OT-95-2017, OT-346-2017. Oficios OF-1774-DF-2018 del 22 de noviembre de 2018 y OF-0600-DGO-2018 del 26 de noviembre de 2018.*
- 4.12 *Informe presentado por la Dirección General de Atención al Usuario, sobre diversos aspectos relacionados con la mejora regulatoria institucional, función de esa Dirección. Oficio OF-4938-DGAU-2018 del 2 de noviembre de 2018.*

2. *Correspondencia.*

Carta del 3 diciembre de 2018, presentada por el señor Rubén Vargas Campos, representante de la Organización Social denominada Unión de Taxistas Costarricenses (U.T.C). Referencia GD-068060-2018.

3. *Asuntos informativos.*

- 6.1 *Denuncia presentada por la empresa Transportes Duarte de la Península S.A., contra la empresa Alfaro Ltda., sobre anomalías en la ruta 1501. Carta de fecha 5 de noviembre de 2018. Referencia GD-068067-2018. Área funcional: Dirección General de Atención al Usuario.*
- 6.2 *Comunicación de cumplimiento de lo establecido en el contrato de transacción entre la empresa Autotransportes Cesmag S.A. y la Aresep, atención al acuerdo 11-50-2018. Oficio OF-2088-IT-2018 del 26 de noviembre de 2018.*

CAPÍTULO III. APROBACIÓN DE ACTAS.

ARTÍCULO 3. Aprobación de actas.

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión ordinaria 70-2018, celebrada el 4 de diciembre 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 02-72-2018

Aprobar con correcciones el acta de la sesión ordinaria 70-2018, celebrada el 4 de diciembre de 2018.

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

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

No se presentan asuntos en esta oportunidad.

CAPÍTULO V. ASUNTOS RESOLUTIVOS.

ARTÍCULO 5. Propuesta “Reglamento de Adquisiciones de Bienes y Servicios del Fideicomiso Inmobiliario ARESEP/BCR 2018”.

La Junta Directiva conoce del oficio OF-0613-DGO-2018 del 7 de diciembre de 2018, mediante el cual la Dirección General de Operaciones remite para su valoración y posterior remisión de observaciones, la propuesta “Reglamento de Adquisiciones de Bienes y Servicios del Fideicomiso Inmobiliario ARESEP/BCR 2018”.

La señora **Xinia Herrera Durán** explica que, la propuesta de reglamento que se distribuyó tiene como propósito de que los miembros de la Junta Directiva realicen observaciones al documento, de manera que, en una próxima sesión, se conozca una versión final de la propuesta para los fines pertinentes.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la señora Xinia Herrera Durán, conforme al oficio OF-0613-DGO-2018 del 7 de diciembre 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:

ACUERDO 03-72-2018

Trasladar, para sus observaciones a los Miembros de la Junta Directiva, la propuesta de “Reglamento de Adquisiciones de Bienes y Servicios del Fideicomiso Inmobiliario ARESEP/BCR 2018”, contenida en el oficio OF-0613-DGO-2018 del 7 de diciembre de 2018, cuya propuesta se elevará en una próxima sesión para los fines pertinentes.

A las ocho horas y diecisiete minutos, ingresan los integrantes de la Fuerza de Tarea de la Metodología de Autobuses, señores (a): Marlon Yong Chacón, Juan Carlos Pereira Rivera, Eduardo Andrade Garnier, Daniel Fernández Sánchez, Oscar Roig Bustamante, Adriana Martínez Palma, Paolo Varela Brenes, Eddy Víquez Murillo, Román Navarro Fallas y Edward Araya Rodríguez, a participar en la exposición del asunto objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 6. Continuación del análisis del informe técnico final de la propuesta de 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. Expediente OT-586-2018.

De conformidad con lo resuelto en el acuerdo 04-71-2018, del acta de la sesión 71-2018, celebrada el 7 de diciembre de 2018, la Junta Directiva conoce el informe técnico final de la propuesta de 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. Expediente OT-586-2018, remitida mediante los oficios OF-0597-CDR-2018 del 30 de noviembre de 2018 y OF-1518-DGAJR-2018 del 4 de diciembre de 2018, así como el informe ajustado de posiciones contenido en el oficio OF-0612-CDR-2018 del 10 de diciembre de 2018.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica que se referirá a las observaciones que se incorporaron al informe de respuesta a las personas físicas y jurídicas que presentaron posiciones en la audiencia pública, remitido mediante el oficio OF-597-CDR-2018 del 30 de noviembre de 2018. Entre los ajustes, se refiere a los cambios introducidos en las respuestas:

Sobre la sustitución del “Valor tope máximo” por tipo de unidad de transporte por el valor promedio de mercado

“Argumento #2: El criterio de valorar las flotas placa por placa se aparta de la “estructura productivo modelo” definida en el artículo 31 de la Ley 7593.

Agregó el Foro, que esto lleva la fijación tarifaria a un nivel individualizado que atenta contra lo que es un modelo de industria, el cual busca enviar señales al mercado para que se mueva hacia los niveles deseados de servicio. Este criterio de individualización propicia a la vez distorsiones tarifarias crecientes en perjuicio de los usuarios, pues se dan casos en donde en una misma zona por valoraciones de flota diferentes, pagarán tarifas discriminadas en mayor o menor grado, con distancias y condiciones operativas similares.

Respuesta: *Sobre este argumento, se le aclara al Foro que la metodología tarifaria define las mismas reglas de reconocimientos de costos e inversión para todos los operadores, así como la utilización de diversos coeficientes de consumo de insumos que se aplican según tipología de ruta. No obstante, se aplica a las rutas de servicio remunerado de personas modalidad autobús, en razón de las características propias de cada ruta, como lo son las variables operativas o el dato de volumen mensual de pasajeros”.*

En este caso, aclara el señor **Daniel Fernández Sánchez**, se elimina lo relacionado a considerar industria.

“Argumento #3: *Indicó el Foro, que el Ministerio de Hacienda no registra todos los costos del valor de ingreso al país de las unidades, en algunas ocasiones se importa el chasis y el motor, pero el “carrozado” se hace localmente, lo cual no queda registrado en Hacienda. Por lo tanto el valor de Hacienda no representa un verdadero valor de mercado.*

Respuesta: *Se le aclara al Foro que de acuerdo con los artículos 9,10 y 13 de la Ley 7088 y sus reformas, el Decreto 35688-H y el Decreto 32458-H, el Ministerio de Hacienda determina la lista de valores de los vehículos automotores a precio de mercado interno. En este sentido, las valoraciones corresponden a vehículos completos y no a partes de vehículo. El Foro no hace referencia a cuales unidades específicamente se refiere, ni el supuesto “verdadero valor de mercado” que difiere con el dato del Ministerio de Hacienda. En virtud de ello, en caso de que un operador considere que el dato del Ministerio de Hacienda no representa el valor de una unidad en particular, puede hacer la gestión correspondiente ante dicha institución, siguiendo el debido proceso”.*

Indica, el señor **Daniel Fernández Sánchez**, que esta respuesta se replica para las otras oposiciones similares a las planteadas por el Foro Nacional de Transporte Público.

Finalmente, señala en torno a las posiciones del señor Yonel Ramírez Limay, acerca de los criterios de la Aresep para aumentar la tarifa, señala que se agrega el siguiente

párrafo a la respuesta: *“Además, la Aresep es respetuosa del artículo 4, inciso a), de la Ley 7593, donde se indica que un objetivo fundamental de la Aresep es armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos”*.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que no tiene problema con respecto los cambios que se realizaron; pero consulta si de toda la discusión que suscitó en la sesión anterior, únicamente se presentaron tres cambios específicos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** que, en efecto, solo se dieron esos tres cambios que, en algunos casos, se replicó la respuesta que era similar para otras posiciones.

La señora **Adriana Martínez Palma** se refiere a la propuesta de resolución, dentro de lo cual explica resultandos, considerandos y por tanto del caso.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea de la Metodología de Autobuses, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación:

El señor **Pablo Sauma Fiatt** justifica su voto negativo, menciona que la anterior modificación a la metodología que finalizó en la RJD-060-2018, consistió en 10 modificaciones, de las que él se opuso en dos temas. Específicamente el $\beta=1$, ya que para él no hubo ninguna justificación del por qué tenía que ser $=1$, si más bien los datos que lograron recopilar en ese momento resultaban menores que 1. Recuerda que la señora Adriana Garrido también se manifestó en contra de ese valor.

El segundo aspecto al que se opuso totalmente y que tuvo el voto negativo, fue el costo de limpieza del autobús, justificando que el mismo se estaba sumando un costo a la tarifa, pero no se estaba reduciendo donde supuestamente estaba contenido.

Recuerda que, de todas maneras, eso se fue a audiencia, pues se votó parte por parte. Sin embargo, luego de la audiencia, se votaron los cambios en su totalidad. Entonces,

en el momento de la votación, las señoras Sonia Muñoz y Adriana Garrido votaron negativamente. Por ello, en ese momento, dada la situación del entorno, optó por votar positivamente el “paquete” aun cuando tenía claro que no se había tomado en cuenta sus observaciones ¿qué sentido tenía votar negativamente unas partes si después iba a votar un todo aunque se opusiera?

Señala que eso pasó, pero tiene claro que con su voto en ese momento, la votación de la metodología quedó 3 a 2. Manifiesta que ahora se tiene una situación similar, donde votó en contra de dos partes. La primera parte, específicamente la eliminación del valor tope de la unidad de transporte, lo cual justificó en que se basaba en presunciones que era para seguir una política que no se estaba atendiendo la realidad de lo que estaba pasando y que debía de sustentarse en eso y estaba más que justificado cuando se opuso.

La segunda parte, en la que votó en contra fue en la de modificación del volumen de pasajeros, que el voto negativo fue por haber considerado el estudio más reciente y advierte que no se va a referir más a ello debido a que ya ha hablado mucho.

El asunto es ahora, nuevamente las modificaciones parciales se fueron a audiencia pública por partes, y ahora se somete a votación el paquete completo. En este momento, no vota positivamente; tanto por esa situación específica, como por el hecho de que se han visto 16 modificaciones parciales a la metodología, pero la administración no ha realizado un análisis integral de la metodología de autobús.

Agrega que simplemente se han ido corrigiendo partes y se han ido sumando costos, pero no hay un análisis integral. Llegaron los brasileños, los de aquí fueron a Brasil, pero ignora si alguien está analizando integralmente la metodología.

Recuerda que unos días atrás el director de la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación realizó una presentación de lo que llamaron mejora continua en la metodología de autobús y lo que presentó fue el conjunto de estudios

parciales específicos que se están haciendo. Advierte que a estas alturas ya alguien debería de tener una valoración integral de la metodología y decir hacia dónde se va y no seguir haciendo ajustes que lo que hacen al final es sumar costos a la tarifa.

Señala que otro día anterior, el señor regulador general resaltó el tema de los seguros y el de los terrenos, pero dónde está el de la integralidad; indica que, de ahora en adelante, solo va a apoyar cambios en las metodologías que respondan a ese análisis integral y no ir realizando pequeños ajustes que solamente incrementan las tarifas, sin tener claridad de hacia dónde se va.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que en el acta 53-2018, consta su voto negativo cuando la Junta Directiva tomó la decisión de someterla al trámite de audiencia pública, en dos aspectos: el de la eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, en donde adicionalmente a lo que ha mencionado el director Sauma, argumentos que hace suyos, no cuenta este órgano colegiado con una valoración jurídica de la propuesta por parte de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, órgano que según el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora, es el que asesora a la junta directiva, tanto en el sentido legal como en el sentido técnico-regulatorio. Además de la imposibilidad de poder conocer de antemano las implicaciones que podría tener en el aumento de las tarifas, porque ya no se tendría previamente la información acerca del valor de las unidades a reconocer.

Continúa describiendo que en la propuesta número 5, también en aquella oportunidad había votado negativamente sobre la modificación al volumen de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamiento; en esa oportunidad manifestó:

“Vota negativamente y comparte todas las justificaciones que planteó el director Pablo Sauma Fiatt en esta oportunidad, las cuales hace suyos. 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”.

Señala que, adicionalmente, coincide con el director Sauma en que no hay un análisis integral de la metodología de autobuses y una determinación clara y certera de que ésta tarifa todas las obligaciones que impone la administración concedente. Solamente se proponen algunos ajustes y le gustaría tener claro cuáles son – después de un estudio exhaustivo de la metodología – en qué es exactamente en lo que se debe trabajar.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta en cuanto al tema de modernización, que la Aresep tiene una comisión de alto nivel para participar con el ente rector cuando lo considere necesario. A propósito del tema, indica que en las redes sociales que el señor Ministro publicó acerca del tema de sectorización y él como Regulador General le respondió que se está anuente, con todo el deseo de colaborar cuando se le solicite a la Aresep el criterio técnico o la participación en este asunto.

Reitera que está totalmente anuente con respecto al tema de sectorización y modernización; precisamente un elemento importante para la modernización del transporte es el valor límite o tope de los diferentes autobuses que se tienen para que se puedan establecer nuevas tecnologías, o bien, para que de acuerdo con las capacidades y posibilidades de los usuarios y prestadores, pueda contarse con buenas unidades; modernas con emisiones de CO2 menores y sobre todo, que puedan cumplir con lo establecido por las políticas públicas de pasar de Euro 5 o Euro 6, tal y como se justifica en la propuesta.

Expresa que lo otro que es fundamental, que no se ha mencionado y que para la sociedad costarricense ha sido importante, es que esta modificación parcial a la metodología es el instrumento apropiado, fundamental para medir el volumen de pasajeros. Sin esta modificación de la metodología parcial, no se podría seguir con el otro paso, que es el protocolo de demanda: instrumentalizar, relacionar la metodología tarifaria convencional con el protocolo de demanda y poder medir la demanda efectiva y más importante que cualquier rubro de costos es el denominador de la ecuación, si se mide bien la demanda de pasajeros, se va a tener efectivamente tarifas justas y apropiadas.

El señor **Jiménez Gómez** recuerda que, sobre ese instrumento, el 80% o 90% de esta modificación de contenido y de fondo del asunto, tiene que ver con el volumen de pasajeros; una modificación que permite ligar esta herramienta que es la metodología, con el protocolo de demanda. Menciona que es claro que se quieren tarifas justas y para ello se debe medir el volumen de pasajeros.

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; en consecuencia, el señor Jiménez Gómez ejerce su voto de calidad, según lo establece 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.

Se declara acuerdo firme por unanimidad de los votos de los miembros presentes.

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, el Regulador General, mediante el oficio 255-RG-2017, 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, la Dirección General Centro Desarrollo de la Regulación (CDR), mediante el oficio OF-399-CDR-2018, 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.

En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se sometiera a conocimiento de la Junta Directiva de Aresep, los informes técnicos citados, así como que se sometieran tales informes al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593. (Folios 48 al 120).

- V. Que el 4 de setiembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, en la sesión ordinaria 53-2018, tomó los acuerdos 05-53-2018, 06-53-2018, 07-53-2018, 08-53-2018, 09-53-2018 y 10-53-2018, mediante los cuales dispuso que sometiera 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; en lo relativo a los costos de los estudios de calidad del servicio, eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, sistema automatizado conteo de pasajeros, volumen mensual de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamientos y 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, con fundamento en el oficio OF-399-CDR-2018 del CDR.(Folios 02 al 47).
- VI. Que el 3 de octubre de 2018, mediante La Gaceta 182, se publicó en el diario oficial La Gaceta y los diarios de circulación nacional La Teja y Extra, la convocatoria a audiencia pública a fin de conocer las propuestas 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. (Folio 139).

- VII.** Que el 30 de octubre de 2018, de conformidad con el acta 52-2018, se llevó a cabo la audiencia pública de forma presencial en el auditorio de la Aresep y por medio del sistema de videoconferencia en los Tribunales de Justicia de los centros de Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago. (Folios 448 al 465).
- VIII.** Que el 1 de noviembre de 2018, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), mediante el oficio OF-0058-DGAU-2018 rindió el *“Informe de oposiciones y coadyuvancias”*. (Folios 469 al 471).
- IX.** Que el 29 de noviembre de 2018, la Fuerza de Tarea, le remitió al CDR el informe de respuesta a las posiciones planteadas en la audiencia pública así como la propuesta técnica final 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; para su trámite respectivo ante la Junta Directiva de Aresep.
- X.** Que el 30 de noviembre de 2018, el CDR, mediante el oficio OF-0597-CDR-2018, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep , el informe del análisis de posiciones de la *“Propuesta de Modificación Parcial Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús- RJD-035-2016 y RJD-060-2018”* y el informe Técnico final de la *“Propuesta de Modificación Parcial a la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús- RJD-035-2016 y RJD-060-2018”*, para continuar con el procedimiento interno post audiencia pública.

- XI.** Que el 3 de diciembre de 2018, la Secretaría de Junta Directiva (SJD), mediante el memorando ME-0166-SJD-2018, remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR) para su análisis, el informe final de propuesta de modificación parcial de la: *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús- RJD-035-2016 y RJD-060-2018”*.
- XII.** Que el 4 de diciembre de 2018, la DGAJR, mediante el oficio OF-1518-DGAJR-2018, remitió a la SJD el criterio sobre la modificación parcial a la *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús- RJD-035-2016 y RJD-060-2018”*, después de realizada la audiencia pública.
- XIII.** Que el 7 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante el acuerdo 04-71-2018, de la sesión extraordinaria 71-2018, acordó entre otras cosas: *“(…) 2- Solicitar al Centro de Desarrollo de la Regulación incorporar las observaciones planteadas por la Junta Directiva en esta oportunidad, al informe de respuestas a las personas físicas y jurídicas que presentaron posiciones en la audiencia pública, remitido mediante el oficio OF-597-CDR-2018 del 30 de noviembre de 2018.”*
- XIV.** Que el 7 de diciembre de 2018, la SJD, mediante el memorando OF-0923-SJD-2018, trasladó al CDR el acuerdo 04-71-2018, tomado por la Junta Directiva de Aresep.
- XV.** Que el 10 de diciembre de 2018, el CDR, mediante el oficio OF-0612-CDR-2018, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, el informe del análisis de posiciones de la *“Propuesta de Modificación Parcial Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús- RJD-035-2016 y RJD-*

060-2018)", que incorporó las observaciones realizadas por los miembros de la Junta Directiva de Aresep mediante el acuerdo 04-71-2018, de la sesión extraordinaria 71-2018.

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

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 al amparo de la Ley.

- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren constantes cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- 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 en consonancia con lo anterior, 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, requiere ajustes y modificaciones en relación con los costos de los estudios de calidad del servicio, eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, valor tarifario de unidades de autobús tipo 2 con información incompleta, sistema automatizado conteo de pasajeros, volumen mensual de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamientos y 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.

Dichas modificaciones se justifican en lo siguiente:

Costos de los estudios de calidad del servicio:

“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 de que exista más de un estudio de calidad para la fijación tarifaria, se precisa que se utilizará aquel estudio de calidad vigente 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)”.

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

“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:

- 1. 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.*
- 2. 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 montanas 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”.

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

“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”.

Sistema automatizado conteo de pasajeros:

“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”.

Volumen mensual de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamientos:

Volumen mensual de pasajeros:

“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 (Aresap) 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”.

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:

“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:

- 1. 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”.

- VIII.** Que los ajustes y modificaciones 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, señalados, se fundamentan en el oficio OF-597-CDR-2018, que remitió el oficio de la Fuerza de Tarea del 29 de noviembre de 2018.
- IX.** Que la DGAJR, mediante el oficio OF-1518-DGAJR-2018, señaló que *“Del análisis comparativo entre la versión de la citada modificación parcial de la metodología sometida a audiencia pública (acuerdos 05-53-2018, 06-53-2018, 07-53-2018, 08-53-2018, 09-53-2018 y 10-53-2018), y la versión remitida por el CDR, mediante el oficio OF-0597-CDR-2018, se identificaron 2 cambios de forma, correspondientes a la incorporación del artículo “la” para referirse a la IT y la sustitución de la frase Intendencia de Transporte por la sigla “IT”, ambos cambios en la sección del “Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros”, que de conformidad con el lineamiento 353-RG-2017, no son considerados como cambios de fondo sustancial”* y recomendó *“Someter al conocimiento y valoración de la Junta Directiva de la Aresep, la propuesta de modificación parcial de la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús- RJD-035-2016 y RJD-060-2018”, presentada por el Centro de Desarrollo de la Regulación, mediante el oficio OF-0597-CDR-2018”*.
- X.** Que las respuestas a las posiciones presentadas por las personas físicas y jurídicas en la audiencia pública celebrada el 30 de octubre de 2018, se fundamentan en el oficio OF-0612-CDR-2018, que remitió el oficio de la Fuerza de Tarea del 10 de diciembre de 2018.
- XI.** Que con fundamento en los resultados y considerandos que preceden, lo procedente es: **1-** Aprobar la modificación parcial de 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, contenida en los oficios de la Fuerza de Tarea del 29 de noviembre de 2018, OF-597-CDR-2018 y OF-1518-DGAJR-2018. **2-**Tener como respuesta a las personas físicas y jurídicas que presentaron su posición en la audiencia pública realizada el 30 de octubre de 2018, lo señalado en el oficio OF-0612-CDR-2018 de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, que remitió el oficio de la Fuerza de Tarea del 10 de diciembre de 2018 y agradecer la valiosa participación de todos en este proceso. **3-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la notificación a las personas físicas y jurídicas del oficio donde constan las respuestas a las posiciones presentadas en la audiencia pública. **4-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la respectiva publicación de la modificación parcial de 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 el diario oficial La Gaceta. **5-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la notificación de la presente resolución a las partes.

- XII.** Que en la sesión ordinaria 72-2018, celebrada el 11 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base de los oficios de la Fuerza de Tarea del 29 de noviembre de 2018, del 10 de diciembre de 2018, OF-597-CDR-2018, OF-0612-CDR-2018 y OF-1518-DGAJR-2018, acuerda por mayoría, tres votos a dos, dictar la presente resolución, tal y como se dispone.

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley N° 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública N°6227, en el Decreto Ejecutivo N°29732-MP, que es el Reglamento a la Ley N°7593, y en el Reglamento Interno de

Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado.

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

RESUELVE:

ACUERDO 04-72-2018

- I. Aprobar la modificación parcial de 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, contenida en los oficios de la Fuerza de Tarea del 29 de noviembre de 2018, OF-597-CDR-2018 y OF-1518-DGAJR-2018, tal y como se detalla a continuación:

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_r), 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.

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 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.

(...)”

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_n^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”.

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”.”

Sistema automatizado 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:

4.11.2 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 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, la 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”.

Volumen mensual de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamientos:

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).”

Modifíquense 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”. (...)”

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:

Agréguese 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. Tener como respuesta a las personas físicas y jurídicas que presentaron su posición en la audiencia pública realizada el 30 de octubre de 2018, lo señalado en el oficio OF-0612-CDR-2018 de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, que remitió el oficio de la Fuerza de Tarea del 10 de diciembre de 2018, y agradecer la valiosa participación de todos en este proceso.
- III. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la notificación a las personas físicas y jurídicas del oficio donde constan las respuestas a las posiciones presentadas en la audiencia pública.
- IV. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la respectiva publicación de la modificación parcial de 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 el diario oficial La Gaceta.
- V. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la notificación de la presente resolución a las partes.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, contra la presente resolución cabe el recurso ordinario de reposición o reconsideración, el cual deberá interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación, y el recurso extraordinario de revisión, el cual deberá interponerse dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley. Ambos recursos deberán interponerse ante la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a quien corresponde resolverlos.

Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

VOTO EN CONTRA DEL DIRECTOR PABLO SAUMA FIATT

*El señor **Pablo Sauma Fiatt** justifica su voto negativo, menciona que la anterior modificación a la metodología que finalizó en la RJD-060-2018, consistió en 10 modificaciones, de las que él se opuso en dos temas. Específicamente el $\beta=1$, ya que para él no hubo ninguna justificación del por qué tenía que ser $=1$, si más bien los datos que lograron recopilar en ese momento resultaban menores que 1. Recuerda que la señora Adriana Garrido también se manifestó en contra de ese valor.*

El segundo aspecto al que se opuso totalmente y que tuvo el voto negativo, fue el costo de limpieza del autobús, justificando que el mismo se estaba sumando un costo a la tarifa, pero no se estaba reduciendo donde supuestamente estaba contenido.

Recuerda que, de todas maneras, eso se fue a audiencia, pues se votó parte por parte. Sin embargo, luego de la audiencia, se votaron los cambios en su totalidad. Entonces, en el momento de la votación, las señoras Sonia Muñoz y Adriana Garrido votaron negativamente. Aclara que en ese momento, dada la situación del entorno, optó por votar positivamente el “paquete” aun cuando sentía que no se había tomado en cuenta las observaciones hechas por él mismo en ese momento. ¿Qué sentido tenía votar negativamente unas partes si después iba a votar un todo aunque se opusiera?

Señala que eso pasó, pero tiene claro su voto en ese momento e indica que la votación de la metodología quedó 3 a 2. Manifiesta que ahora se tiene una situación similar, donde votó en contra de dos partes. La primera parte, específicamente la eliminación del valor tope de la unidad de transporte, lo cual justificó en que se basaba en presunciones que era para seguir una política que no se estaba atendiendo la realidad de lo que estaba pasando y que debía de sustentarse en eso y estaba más que justificado cuando se opuso.

La segunda parte, en la que votó en contra fue en la de modificación del volumen de pasajeros, que el voto negativo fue por haber considerado el estudio más reciente y advierte que no se va a referir más a ello debido a que ya ha hablado mucho.

El asunto es ahora, nuevamente las modificaciones parciales se fueron a audiencia pública por partes, y ahora se somete a votación el paquete completo. En este momento, no vota positivamente; tanto por esa situación específica, como por el hecho de que se han visto 16 modificaciones parciales a la metodología, pero la administración no ha realizado un análisis integral de la metodología de autobús.

Agrega que simplemente se han ido corrigiendo partes y se han ido sumando costos y se han liberado asuntos, pero no hay un análisis integral, llegaron los brasileños, los de aquí fueron a Brasil, pero ignora si alguien está analizando integralmente la metodología.

Recuerda que hace unos días atrás el director de la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación realizó una presentación de lo que llamaron mejora continua en la metodología de autobús y lo que presentó fue el conjunto de estudios parciales específicos que se están haciendo. Advierte que a estas alturas ya alguien debería de tener una valoración integral de la metodología y decir hacia dónde se va y no seguir haciendo ajustes que lo hacen al final es sumar costos a la tarifa.

Señala que el otro día, el señor regulador general resaltó el tema de los seguros y el de los terrenos, pero dónde está el de la integralidad; indica que, de ahora en adelante, solo va a apoyar cambios en las metodologías que respondan a ese análisis integral y no ir realizando pequeños ajustes que solamente incrementan las tarifas, sin tener claridad de hacia dónde se va.

VOTO EN CONTRA DE LA DIRECTORA SONIA MUÑOZ TUK

*La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que en el acta 53-2018, consta su voto negativo cuando la junta directiva tomó la decisión de someter al trámite de audiencia pública, en dos aspectos: el de la eliminación del valor tope máximo por tipo de unidad de transporte, en donde adicionalmente a lo que ha mencionado el director Sauma, argumentos que hace suyos, no cuenta este órgano colegiado con una valoración de la propuesta por parte de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, órgano que según el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora, es el que asesora a la junta directiva, tanto en el sentido legal como en el sentido técnico. Además de la imposibilidad de poder conocer de antemano las implicaciones que podría tener en el aumento de las tarifas, porque ya no se tendría previamente la información acerca del tope de las unidades a reconocer.*

Continúa describiendo que en la propuesta número 5, también en aquella oportunidad había votado negativamente sobre la modificación al volumen de pasajeros, carreras y tarifas de fraccionamiento; en aquella oportunidad manifestó:

“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”

Señala que, adicionalmente, coincide con el director Sauma en que no hay un análisis integral de la metodología de autobuses y una determinación clara y certera de que ésta tarifa todas las obligaciones que impone la administración concedente. Solamente se proponen algunos ajustes y le gustaría tener claro cuáles son – después de un estudio exhaustivo de la metodología – en qué es exactamente en lo que se debe trabajar.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

Propuesta de acuerdos adicionales

La señorita **Adriana Martínez Palma** se refiere a una propuesta de acuerdos adicionales, a raíz de manifestaciones del Foro Nacional de Transporte Público sobre el trámite de recursos contra la resolución RJD-060-2018 y sobre la necesidad de integrar en una sola versión las resoluciones RJD-035-2016 y RJD-060-2018 y sus reformas.

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

ACUERDO 05-72-2018

- 1-. Respecto de las posiciones presentadas por el Foro Nacional de Transporte Público, Asociación Cámara Nacional de Autobuseros, Microbuses Rápidos Heredianos, S.A., Corporación Nacional de Transportes CONATRA S.A. y Cooperativa de Autobuseros Nacionales Asociados R.L. (COOPANA R.L.), en la audiencia pública de la modificación parcial de la Metodología Ordinaria para la

Fijación de Tarifas del Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús, sobre el trámite de los recursos contra la resolución RJD-060-2018, se les indica que actualmente se encuentran en trámite para ser resueltos. Dichas pretensiones serán remitidas al expediente respectivo.

- 2-. Instruir al Centro de Desarrollo de la Regulación a integrar las reformas a la resolución RJD-035-2016 Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús, y trasladar la versión actualizada a la Secretaría de la Junta Directiva, para su respectiva divulgación.
- 3-. Solicitar a la Secretaría de la Junta Directiva que proceda a divulgar la resolución RJD-035-2016 Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús y sus reformas, en la página web de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

A las nueve horas con quince minutos se retiran del salón de sesiones, los señores (a) de la Fuerza de Tarea de la Metodología de Autobuses, e ingresa el señor Ricardo Matarrita Venegas y la señora Guisella Chaves Sanabria, director general y directora de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, respectivamente, a exponer el tema objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 7. Aprobación parcial del presupuesto inicial para el año 2019 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos por parte de la Contraloría General de la República.

La Junta Directiva conoce del oficio DFOE-EC-0881 (17577) del 6 de diciembre de 2018, por cuyo medio la Contraloría General de la República remite la aprobación parcial del presupuesto inicial para el año 2019 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** explica que la Contraloría General de la República comunica la aprobación parcial del Presupuesto 2019 de la Aresep, dentro de lo cual destaca las siguientes aprobaciones:

- *Los ingresos estimados en el entendido que se deben llevar a cabo eventuales evaluaciones periódicas sobre su comportamiento a fin de proponer, de ser necesario, los ajustes correspondientes mediante un presupuesto extraordinario.*
- *Los ingresos incorporados en la clase “financiamiento” correspondientes al Superávit Específico, por la suma de ¢5.769,0 millones con fundamento en la proyección suscrita por la persona encargada de asuntos financieros de esa entidad. De previo a su ejecución, esa Administración deberá verificar que la suma aprobada no exceda el resultado de la liquidación presupuestaria al 31 de diciembre 2018.*
- *Los egresos se aprueban a nivel de programa y partida que se hayan incluido en el documento presupuestario sometido a aprobación, según lo dispuesto en la norma 4.2.10 de las NTPP. Otros niveles utilizados por esa entidad, se tienen como informativos y de uso interno.*

Sobre las improbaciones que realiza, el señor **Matarrita Venegas** explica las siguientes:

- *El contenido presupuestario incluido en la partida de Remuneraciones en lo que corresponde a la provisión para aumentos salariales propuesta por encima del 3%, por cuanto se determina que no se aportaron elementos adicionales que justifiquen un incremento mayor a la meta de inflación establecida por el Banco Central de Costa Rica en el programa macroeconómico para el año 2019.*

- *El contenido presupuestario propuesto para cubrir eventuales incrementos en el monto de Dietas de los señores miembros de la Junta Directiva de esa entidad. Lo anterior, por cuanto el salario base de la plaza del Contralor General, parámetro utilizado para su cálculo no sufrirá ajustes durante el periodo 2019.*
- *Las sumas resultantes producto de las improbaciones en los gastos citados, deberán trasladarse a la partida de Cuentas especiales.*
- *En lo que respecta a los ajustes en el SIPP, se requiere que se informe al Área de Fiscalización de Servicios Económicos, mediante el SIPP o vía correo electrónico, las cuentas que serán afectadas, con el propósito de habilitarlas para que se procedan a realzar los ajustes correspondientes. Para cumplir con lo indicado se concede un plazo de 5 días hábiles.*

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** señala que el análisis que el órgano contralor llevó a cabo se fundamentó en el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa legal vigente, que regulan la elaboración y contenido del plan-presupuesto de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. En tal sentido, se aprueba parcialmente el presupuesto para el año 2019 por la suma de ¢21.414,5 millones.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta cuál fue la información que se presentó a la Contraloría General de la República, dado que, en su criterio la partida de remuneraciones es la más importante y debe estar debidamente justificada. Le gustaría conocer qué fue lo que se presentó.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que la consulta del director Sauma es si se le entregó la justificación que el caso ameritaba a la Contraloría General de la República.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que sí se analizó a nivel de Junta Directiva, basado en información que proporcionó la Dirección de Finanzas, de que 3% se consideraba poco y que por el tema de la estructura de salarios de la Aresep, el 4%

era correcto. Recuerda exposiciones de la Dirección General de Operaciones que explicaban ese aspecto. Ahora, si eso se incorporó y no fue considerado por la Contraloría General de la República, es otro aspecto.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 06-72-2018

Instruir a la Administración que, a más tardar el 13 de diciembre 2018, se realicen los ajustes al presupuesto de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, correspondiente al periodo 2019, según lo solicitado por la Contraloría General de la República mediante oficio DFOE-EC-0881 (17577) del 6 de diciembre 2018.

ACUERDO FIRME.

A las nueve y treinta dos se retiran los funcionarios de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, e ingresa el señor Humberto Pineda y Francisco Rojas, funcionarios de la Sutel; así como el señor Daniel Fernández Sánchez y la señora Roxana Herrera Rodríguez, funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a participar en la exposición del asunto objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 8. Propuesta “Reglamento del Régimen de Acceso Universal, Servicio Universal y Solidaridad (RAUSUS)”.

La Junta Directiva conoce de los oficios 07434-SUTEL-SCS-2018 del 10 de setiembre de 2018, OF-1296-DGAJR-2018 del 18 de octubre de 2018 y 09465-SUTEL-SCS-2018 del 13 de noviembre de 2018, mediante los cuales el Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones y la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria

remiten la propuesta de “Reglamento del Régimen de Acceso Universal, Servicio Universal y Solidaridad (RAUSUS)”.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** y la señora **Roxana Herrera Rodríguez** explican los antecedentes de la propuesta; las competencias de la Junta Directiva para aprobar reglamentos; el procedimiento de aprobación de reglamentos, y el alcance del dictamen de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR).

En cuanto al análisis comparativo de la versión final y la sometida al procedimiento de audiencia pública, señalan que del análisis se identificaron cambios en 44 artículos y en 1 Título, los cuales ninguno resulta ser cambio de fondo sustancial, de conformidad con el lineamiento 353-RG-2017.

Se deja constancia de que a las nueve horas y cincuenta minutos, se retira de la sesión la señora Anayansie Herrera, en vista de que debe atender asuntos de índole personal; en su lugar, ingresa el señor Rodolfo Gonzalez López, subauditor interno.

Seguidamente el señor **Francisco Rojas** se refiere puntualmente al Informe de atención de posiciones y coadyuvancias presentadas en la audiencia pública del proyecto de reglamento de acceso universal, servicio universal y solidaridad.

Asimismo, realiza una exposición de la propuesta de resolución del caso, dentro de lo cual los miembros de la Junta Directiva realizan observaciones en el sentido de ajustarla, entre otras cosas, incorporándole el citado informe de respuesta a las posiciones y coadyuvancias presentadas en la audiencia pública.

Analizado el asunto, conforme a lo expuesto por la Superintendencia de Telecomunicaciones, y a las observaciones planteadas en esta ocasión, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 07-72-2018

Continuar, en una próxima sesión, con el análisis de la propuesta de “Reglamento del Régimen de Acceso Universal, Servicio Universal y Solidaridad (RAUSUS)”, en el entendido de que se incorporen a la propuesta de resolución, los ajustes sugeridos en esta oportunidad.

ACUERDO ADICIONAL

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, dado que la Junta Directiva es la responsable de dictar los reglamentos de la Sutel y en vista de que hay al menos dos reglamentos ya sometidos al procedimiento de audiencia pública; el que se está conociendo en esta oportunidad “Reglamento del Régimen de Acceso Universal, Servicio Universal y Solidaridad (RAUSUS)”, y la propuesta de “Reglamento sobre el Régimen de Protección al Usuario Final (RPUF)”, que conforme al acuerdo 02-55-2016 del 24 de octubre de 2016, y 04-63-2016 del 21 de noviembre de 2017, respectivamente, se le instruyó al Consejo de la Sutel a someterlos al procedimiento de audiencia pública.

En ese sentido, propone enviar al Consejo de la Sutel, un oficio que manifieste la preocupación externada por los miembros de este cuerpo colegiado, respecto del tiempo que está tardando la Sutel para someter a aprobación de esta Junta Directiva, los reglamentos técnicos una vez realizado el procedimiento de audiencia pública.

Analizado el planteamiento, la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes y con carácter de firme:

ACUERDO 08-72-2018

Indicarle al Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, la preocupación de los miembros de la Junta Directiva respecto del tiempo que demora ese Consejo para someter a aprobación de esta Junta Directiva, los reglamentos técnicos una vez realizado el procedimiento de audiencia pública. **ACUERDO FIRME.**

A partir de este momento, se retiran del salón de sesiones los señores Humberto Pineda, Francisco Rojas, Daniel Fernández Sánchez y la señora Roxana Herrera Rodríguez.

ARTÍCULO 9. Adición al Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEAI 2018-2022.

En cumplimiento del acuerdo 12-63-2018, del acta de la sesión 63-2018, celebrada el 23 de octubre de 2018, la Junta Directiva conoce del oficio OF-0509-AI-2018 del 29 de noviembre de 2018, mediante el cual la Auditoría Interna presenta el Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEAI 2018-2022.

El señor **Rodolfo González López** introduce el tema explicando que presentarán dos casos en particular; uno, que se conoció en la sesión ordinaria 63-2018, correspondiente al Plan Estratégico de la Auditoría Interna del cual el señor Pablo Sauma Fiatt hizo algunas observaciones en función de los indicadores; así que se realizaron las correcciones y se presentan en esta oportunidad.

La señora **Amelia Quirós Salinas** indica que se expondrá la visión del plan de acciones tomando las observaciones del director Pablo Sauma Fiatt, de modificar los objetivos estratégicos en cuanto a la redacción, se pasó de negativo a positivo, que es el objetivo estratégico número 3; se pasó a aumentar el número de conformidades y por ende, se cambia el indicador a las tasas de conformidades.

Señala que se tenía la observación de que había un indicador que no era relacionado con el objetivo estratégico 7; sin embargo, para poder elaborar otro objetivo se requería

más cambio del plan, así que se eliminó y eso hizo que cambiara la numeración de los indicadores quedando del 12 al 20.

Posteriormente, en los objetivos 8, 9, 10, 11 y 12 el señor Pablo Sauma Fiatt recomendó que se cambiaran los verbos y el cambio se realizó. Además, es sabido que los planes estratégicos deben estar en monitoreo, por lo que, si se hiciera algún ajuste adicional, cada vez que se monitorea se ajustarán los indicadores de acuerdo con la base de datos que se recopile o de acuerdo con las necesidades del entorno.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** advierte que eso es, sobre todo, si el indicador dice algo.

La señora **Amelia Quirós Salinas** añade que es en caso de que permita medir algo.

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

ACUERDO 09-72-2018

Dar por conocidas las incorporaciones al Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEA-2018-2022, remitido mediante el oficio OF-0509-AI-2018 del 29 de noviembre de 2018.

ARTÍCULO 10. Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna 2019-2020.

La Junta Directiva conoce del oficio OF-0510-AI-2018 del 29 de noviembre de 2018, mediante el cual la Auditoría Interna remite el Plan Anual de Trabajo 2019-2020.

El señor **Rodolfo González López** explica que el plan anual de trabajo de la Auditoría Interna de la Aresep y la Sutel se formula por mandato legal según el artículo 22 inciso f), Ley General de Control Interno, la norma 2.2.2 Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público y según el oficio N°06187 de la Contraloría

General de la República del 22 de junio 2012, en el cual se establece que se debe elaborar un plan de trabajo bianual (2019 y 2020).

La señora **Amelia Quirós Salinas** se refiere al proceso metodológico, el cual es dado por normativa de la Contraloría General de la República y se debe desarrollar basado en: la planificación estratégica, el universo auditable, un análisis de riesgos y el recurso disponible de la auditoría.

Asimismo, se refiere a la metodología de riesgo aplicada, la cual se basa en instrumento de consultores Bac & Asociados, "*Priorización de riesgos de los procesos de alto nivel de Aresep/Sutel*".

La priorización de los procesos se realiza con la determinación del riesgo residual, y 4 criterios adicionales (impacto, urgencia, revisión anterior, criterio experto) que deben ser valorados por el equipo auditor. Igualmente, se toman en cuenta los resultados del sistema de riesgos institucional.

Asimismo la señora **Evelyn Chaves Morales** comenta que posterior a la aplicación de la metodología de riesgo antes mencionada, se obtiene el universo auditable de la Aresep y de la Sutel.

De igual manera, explica los criterios que intervienen en la selección de los estudios, los cuales son los siguientes: **i)** estudios obligatorios según la Ley General de Control Interno, **ii)** estudios solicitados por la Contraloría General de la República, Junta Directiva, **iii)** estudios de riesgo alto o moderado en procesos sustantivos, **iv)** estudios programados de años anteriores y **v)** recursos disponibles de la AI (Recurso humano y tiempo).

El señor **Pablo Sauma Fiatt** externa que esperaría que cada uno de los temas tenga una justificación adecuada, es decir, que sean realmente riesgos institucionales y no percepciones de cinco funcionarios, de los cuales desconoce la especialidad.

El señor **Rodolfo González López** explica que básicamente es un ejercicio que al final de cuentas unido con otra serie de elementos y los distintos, procesos auditables, no necesariamente implican que se deba hacer un estudio.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que le han subido el nivel al tema de análisis de gestión de riesgo, ya que antes se designaba una contraparte que no necesariamente eran los que podían ver los temas sustantivos. Agrega, que la primera parte de los grupos que están trabajando en la gestión de riesgo interno son los intendentes, directores generales y directores, de manera, que determinen riesgos de carácter más sustantivo y no tan operativo como se daba antes.

Acota, que sería importante que la Dirección General de Estrategia y Evaluación con la tarea que está haciendo, la cual considera muy buena, pueda tratar de conseguir un experto sobre temas conceptuales y metodológicos, que oriente y ayude, con el fin de integrar ese conocimiento de la parte interna, de los jerarcas que han estado trabajando en el más alto nivel, junto con una buena guía de parte de un experto es riesgos.

El señor **Rodolfo González López** indica que el ejercicio de riesgos que elabora la Auditoría Interna, no va desligado de lo que es la Aresep, y agrega que si la Administración va en esta línea, sería conveniente abrir un espacio y si se da la contratación, que exista un capítulo específico para la Auditoría Interna y así uniformar la metodología de riesgos la Aresep, de tal manera que sea una única metodología que contenga intrínseca la metodología de riesgos que debe obligatoriamente aplicar la auditoría, para definir esos estudios y en alguna medida, vincular esta misma metodología con las valoraciones de riesgos que también hace la auditoría para cada

estudio en específico y así quizá se lograría una alineación en tres niveles y todos hablarían el “mismo idioma” en el tema de riesgos.

Por otra parte, la señora **Evelyn Chaves Morales** continúa con la presentación y se refiere al plan de trabajo para el año 2019, el cual contiene los estudios de auditoría tanto de la Aresep como de la Sutel.

Además, da lectura a los estudios que se encuentran pendientes o que se encuentran en proceso, y explica que los que tengan dicha condición son trasladados para el año 2019 y los mismos están contemplados en el plan de trabajo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** externa que para comprender mejor, es conveniente explicar cómo se estableció la priorización, si cada uno lleva una memoria de cálculo o por qué motivo se consideró rojo. También, es importante precisar el objetivo y el alcance de lo que se va a hacer.

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

ACUERDO 10-72-2018

Continuar, en una próxima sesión, con el análisis del Plan Anual de Trabajo 2019-2020, remitido mediante el oficio OF-0510-AI-2018 del 29 de noviembre de 2018.

CAPÍTULO VI. ASUNTOS POSPUESTOS.

ARTÍCULO 11. Asuntos pospuestos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** plantea posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados como puntos del 4.8 al 4.13 de la agenda. Lo

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

ACUERDO 11-72-2018

Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados del punto del 4.8 al 4.13 de la agenda, los cuales, en ese orden, se indican a continuación:

- Autorización del proceso de conciliación con el ICE, sobre reglamentos de armonización regulatoria. Expediente judicial 14-8130-1027-CA. (Cumplimiento del acuerdo 09-42-2018). Oficio OF-1073-RG-2018 del 6 de diciembre de 2018.
- Denuncia presentada por el manejo en el uso de fondos públicos. Oficio OF-1362-DGAJR-2018 del 30 de octubre de 2018.
- Informe presentado por la Secretaría de Junta Directiva, en atención 03-69-2018 del acta de la sesión 69-2018. Oficio OF-0908-SJD-2018 del 3 de diciembre de 2018.
- Informe presentado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en torno a los criterios que han emitido desde mayo de 2016, sobre las competencias que le corresponde o no a la Junta Directiva. Oficio OF-1480-DGAJR-2018 del 22 de noviembre de 2018. (Cumplimiento del acuerdo 04-66-2018).
- Aperturas de procedimientos de declaratoria de caducidad del título habilitante por morosidad del prestado en el pago del canon, investigados Autotransportes Barrio San José Ltda., Empresa Alfaro, Ltda., Ruta Ochenta y Tres AB, S.A. y Transporte Duarte de la Península S.A. Expedientes OT-349-2017, OT-206-2017, OT-95-

2017, OT-346-2017. Oficios OF-1774-DF-2018 del 22 de noviembre de 2018 y OF-0600-DGO-2018 del 26 de noviembre de 2018.

- Informe presentado por la Dirección General de Atención al Usuario, sobre diversos aspectos relacionados con la mejora regulatoria institucional, función de esa Dirección. Oficio OF-4938-DGAU-2018 del 2 de noviembre de 2018.

CAPÍTULO VII. ASUNTOS DE CORRESPONDENCIA E INFORMATIVOS.

ARTÍCULO 12. Correspondencia.

La Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 12-72-2018

Dar por recibida la carta del 3 diciembre de 2018, presentada por el señor Rubén Vargas Campos, representante de la Organización Social denominada Unión de Taxistas Costarricenses (U.T.C). Referencia GD-068060-2018, distribuida en esta oportunidad como asuntos de correspondencia.

ARTÍCULO 13. Asuntos informativos.

Se dan por conocidos los siguientes asuntos informativos:

- Denuncia presentada por la empresa Transportes Duarte de la Península S.A., contra la empresa Alfaro Ltda., sobre anomalías en la ruta 1501. Referencia GD-067138-2018. *Área funcional: Dirección General de Atención al Usuario.*

- Atención al oficio OF-0992-RG-2018 del Regulador General, mediante el cual giró instrucciones a las áreas involucradas, para dar cumplimiento al acuerdo 06-65-2018. Oficio OF-1014-RG-2018 del 9 de noviembre de 2018.

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

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ
Presidente de la Junta Directiva

PABLOS SAUMA FIATT
Miembro de la Junta Directiva
Voto en contra acuerdo 04-72-2018

SONIA MUÑOZ TUK
Miembro de la Junta Directiva
Voto en contra acuerdo 04-72-2018

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva