



LA GACETA

Diario Oficial



Año CXL

San José, Costa Rica, miércoles 1º de agosto del 2018

153 páginas

ALCANCE N° 139

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE ENERGÍA RIE-065-2018 del 24 de julio de 2018

AJUSTE ORDINARIO DEL MARGEN DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE LIMPIO SOLICITADO POR TRANSMUELLE DE SAN CARLOS, S.A.

ET-018-2018

RESULTANDO:

- I. Que el 6 de junio de 2014, la IE, mediante la resolución RIE-029-2014 publicada en La Gaceta N.º 112 del 12 de junio de 2014, fijó el margen vigente para el transporte de combustible limpio de ¢4,1695 para la zona básica y ¢0,1077 para fuera de la zona básica y un flete promedio de ¢7,8642 por litro. Para el caso del jet-fuel y el Av-gas, se estableció un margen de comercialización para la estación de servicio -con flete incluido- de ¢15,2393 por litro.
- II. Que el 24 de abril de 2018, la empresa Transmuelle de San Carlos, S.A., cédula jurídica número tres-ciento uno-doscientos ocho mil doscientos setenta y ocho, mediante oficio sin número presentó solicitud formal de incremento tarifario para el margen de transporte de combustible denominado "producto *limpio*", a través de su representante legal Mario Villalobos Arias (folios del 1 al 389).
- III. Que el 25 de abril de 2018, la empresa Transmuelle de San Carlos, S.A., mediante nota sin número solicitó que se complementara el expediente ET-018-2018 con información que constaba en el expediente ET-013-2018 (folio 390).
- IV. Que el 27 de abril de 2018, la IE, mediante el oficio 0548-IE-2018, le solicitó al petente el cumplimiento de requisitos de admisibilidad de la solicitud tarifaria (folios del 393 al 396).
- V. Que el 16 de mayo de 2018, Transmuelle de San Carlos, S.A. mediante nota sin número, respondió el oficio 0548-IE-2018 (folios del 399 al 414).

- VI.** Que el 17 de mayo de 2018, la IE mediante el oficio 0657-IE-2018, le dio la admisibilidad formal y se solicitó convocar a audiencia pública (folios 416 y 417).
- VII.** Que el 23 de mayo de 2018, la IE mediante el oficio 0695-IE-2018, le solicitó al Departamento de Gestión Documental atender lo solicitado por Transmuelle de San Carlos, S.A., mediante nota fechada 25 de abril de 2018 (folio 418).
- VIII.** Que el 25 de mayo de 2018, el Departamento de Gestión Documental mediante el oficio 348-DEGD-2018, atendió lo solicitado de conformidad con el oficio 0695-IE-2018 (folios del 419 al 420).
- IX.** Que el 30 de mayo de 2018, se publicó la convocatoria a audiencia pública en La Gaceta N.º 95 y los periódicos Diario Extra y La Teja (folios del 429 al 431).
- X.** Que el 5 de junio de 2018, la IE mediante el oficio 0806-IE-2018, le solicitó al Laboratorio Costarricense de Metrología información sobre la capacidad máxima de las cisternas (folios 437 y 439).
- XI.** Que el 23 de junio de 2018, la IE mediante la resolución RIE-055-2018, publicada en el Alcance N.º 124 de la Gaceta N.º 116 del 28 de junio de 2018, fijó la tarifa vigente de los combustibles que se distribuyen en el país.
- XII.** Que el 25 de junio de 2018, la IE mediante disco compacto, remitió al expediente información suministrada por Recope. (folio 440).
- XIII.** Que el 25 de junio de 2018, se realizó la audiencia pública correspondiente, en el Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicado en Guachipelín de Escazú, San José, Oficentro Multipark, edificio Turrubares e interconectado por medio del sistema de videoconferencia con los Tribunales de Justicia ubicados en los centros de Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago.
- XIV.** Que el 28 de junio de 2018, la Dirección General de Atención al Usuario mediante el oficio 3012-DGAU-2018, remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, donde indicó que se presentaron coadyuvancias por parte de los señores Reynaldo Quirós Vásquez, Mario Villalobos Arias,

Alexis Quirós Jiménez y la señora Angélica Valverde Calderón (folio 493 al 494).

- XV.** Que el 29 de junio de 2018, la Dirección General de Atención al Usuario mediante el oficio 3037-DGAU-2018, remitió el Acta N° 25-2018 correspondiente a la audiencia pública desarrollada el 25 de junio de 2018 (folios del 479 al 492).
- XVI.** Que el 10 de julio de 2018, la IE mediante disco compacto, remitió al expediente varia información: respuesta de Lacomet solicitada mediante el oficio 0806-IE-2018, base de datos PRIES de la IE, bitácoras de descarga de algunas estaciones de servicio. (folio 511)
- XVII.** Que el 24 de julio de 2018, mediante el informe técnico 1095-IE-2018, la Intendencia de Energía, analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, entre otros asuntos, fijar el margen para el transporte de combustible denominado limpio (corre agregado en autos)

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 1095-IE-2018, citado y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. MARCO LEGAL

La normativa aplicada para el análisis de la regulación del transporte de combustible a nivel nacional se presenta en los siguientes apartados:

- 1. Acuerdos de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en su sesión extraordinaria N.º133-99 del 2 de junio de 1999, publicados en La Gaceta N.º116 del 16 de junio de 1999, a saber:*

[...] 10-133-99 Aprobar el informe final de la Comisión RECOPE-ARESEP presentado por la Dirección de Energía y Concesión de Obra Pública, referente a la metodología para hacer los pagos de los fletes de los productos distribuidos en

estaciones de servicio, según oficio N° 464-DEN-99 del 24 de mayo de 1999. Este procedimiento entrará a regir cuando proceda el próximo estudio extraordinario.

11-113-99 *Comunicar el acuerdo anterior a la Contraloría General de la República, a la Refinadora Costarricense de Petróleo y a los interesados. O sea que la metodología a aplicar consistirá en calcular un margen total para cada estación de servicio, el cual estará compuesto por el margen de comercialización vigente que ya tiene cada estación, sumándole el costo adicional correspondiente por el flete, calculado este de acuerdo a la distancia entre el plantel de abasto y la estación de servicio según las tarifas fijadas por la Autoridad Reguladora. Posterior a este cálculo, se obtiene un margen promedio total, ponderado según las ventas reales por estación de servicio de los últimos 12 meses en los que se dispone de información. Este promedio será el margen total que se incorporará en el precio del combustible al consumidor final en estación de servicio. Por su parte RECOPE le venderá a cada estación a un precio que estará definido por el precio al consumidor final en estación de servicio menos su respectivo margen total, de manera que cada estación de servicio será la responsable de pagar el flete al transportista que le brinde el servicio de acarreo de combustible; el pago del flete se hará de acuerdo a la tarifa autorizada por la Autoridad Reguladora, por cuanto es esta tarifa la que está incluida en los cálculos del margen total. Para consulta este Ente Regulador pone a disposición de los interesados el cálculo de costo del flete por litro transportado. [...]*

2. *Decreto Ejecutivo N°32921-COMEX-MINAE-MEIC. Resolución N°152-2005 (COMIECO-XXXIII), publicada en La Gaceta N°52 del 14 de marzo de 2006. Reglamentos Técnicos Centroamericanos. RTCA 13.01.25:05 Reglamento Técnico de Transporte Terrestre de Hidrocarburos Líquidos (excepto GLP).*
3. *Decreto Ejecutivo N° 36627-MINAET. Reglamento para la Regulación del Transporte de Combustible, publicado en La Gaceta N°114 Alcance Digital N°31 del 14 de junio de 2011.*

4. Decreto Ejecutivo N.° 36627-MINAET publicado en el Alcance Digital N.°31, Gaceta N.° 114 del 14 de junio de 2011, en el que se indica que las unidades que sustituyan vehículos en uso deben contar con una antigüedad no mayor a 5 años.

III. ANÁLISIS TÉCNICO

De conformidad con el procedimiento de cálculo vigente, se procede a analizar cada uno de los componentes incluidos en el algoritmo de cálculo para determinar el margen del transporte de producto limpio.

1. Propuesta tarifaria

La empresa Transmuelle de San Carlos, S.A., solicitó un ajuste tarifario para el transporte de combustible limpio en zona básica y fuera de ella, tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N.° 1
Propuesta de ajuste
(en colones)**

FLETE	ZONA BÁSICA	FUERA DE LA ZONA BÁSICA
Solicitado	8,2890	0,2732
Vigente	4,1695	0,1077
Aumento	4,1195	0,1655
% Aumento	98,80%	153,70%

Fuente: Expediente ET-018-2018 (folio 02)

2. Análisis de la solicitud

En este apartado se presenta el análisis regulatorio de la solicitud tarifaria propuesta por Transmuelle de San Carlos, S.A. para la actividad de transporte de combustible limpio.

2.1 Parámetros económicos

Las proyecciones de los parámetros económicos utilizados por la IE para los respectivos estudios tarifarios y otras actividades que lo ameriten han sido elaboradas tomando como referencia el diagnóstico de la situación económica presentada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) en su Programa Macroeconómico 2018-2019¹, así como las perspectivas de la economía mundial, según el Fondo Monetario Internacional (FMI) y otras entidades internacionales.

En el 2005 la Junta Directiva del Banco Central decidió migrar, de manera gradual y ordenada, hacia una estrategia de política monetaria de Metas de Inflación, proceso que aún no ha concluido. Un esquema de Metas de Inflación hace explícito que su principal objetivo es la inflación, por lo que el anuncio de una meta para ésta (rango o valor puntual) constituye el ancla nominal explícita de la política monetaria. El principal instrumento de política es la tasa de interés de muy corto plazo y la ejecución de dicha política se realiza mediante la intervención discrecional del BCCR en el mercado de dinero².

El BCCR en su Programa Macroeconómico 2018-2019, estableció como objetivo de inflación un 3% para el 2018 y 2019, con un rango de tolerancia de ± 1 punto porcentual (p.p.).

Las estimaciones de la inflación local para un año particular parten de la información acumulada real, agregando para el resto del año la estimación citada anteriormente, en forma proporcional al tiempo que falta por transcurrir, calculando los meses faltantes con promedios geométricos.

En lo que respecta al tipo de cambio, como parte de la transición hacia un esquema monetario de Metas de Inflación que requiere de una mayor flexibilidad cambiaria, la Junta Directiva del BCCR, en el artículo 5 de la sesión 5677-2015 del 30 de enero del 2015, dispuso migrar de un régimen de banda cambiaria a uno de flotación administrada³. Dadas estas condiciones, la IE considera que la mejor alternativa es utilizar la última observación real, la cual corresponde con la fecha de la audiencia pública, y mantenerla constante para el periodo estimado.

¹ BCCR,

<https://activos.bccr.fi.cr/sitios/bccr/publicaciones/DocPoliticaMonetarialInflacin/PM2018-2019.pdf>

² BCCR, <https://www.bccr.fi.cr/seccion-politica-monetaria/pol%C3%ADtica-monetaria>

³ BCCR, <https://www.bccr.fi.cr/seccion-politica-cambiaria/pol%C3%ADtica-cambiaria>

En lo que respecta a la inflación externa, medido por el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos, se recopila a partir del sitio web del “U.S. Bureau of Labor Statistics” (siglas BLS, en inglés). Algunas fuentes, como el Fondo Monetario Internacional (FMI) estima inflaciones para los Estados Unidos que rondan entre 2,7% y 2,5% para el futuro cercano.

En el siguiente cuadro resumen se puede observar el comportamiento de los índices de inflación antes mencionados (interno y externo) y el porcentaje de depreciación del colón respecto al dólar para los últimos años reales (2014, 2015, 2016 y 2017) y las proyecciones para el 2018 y 2019.

Cuadro N.º 2
Índices de precios y tipo de cambio utilizados en el estudio tarifario
Porcentajes de Variación Anuales (%)
Periodo 2014-2019

INDICES	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Variaciones según ARESEP (al final del año)						
Inflación interna (IPC-CR)	5,13%	-0,80%	0,76%	2,58%	3,00%	3,00%
Inflación Externa (IPC-USA)	0,76%	0,73%	2,07%	2,11%	2,70%	2,50%
Depreciación (¢/U.S.\$)	7,82%	-0,12%	2,98%	2,04%	0,36%	0,00%
Variaciones según ARESEP (promedio anual)						
Inflación interna (IPC-CR)	4,52%	0,80%	0,02%	1,63%	2,66%	3,28%
Inflación Externa (IPC-USA)	1,62%	0,12%	1,26%	2,13%	2,54%	2,09%
Depreciación (¢/U.S.\$)	7,59%	-0,54%	2,05%	3,66%	0,33%	0,02%

Notas: Los años 2018 y 2019 son estimaciones. Las variaciones se calculan a finales de año (diciembre) o como variación de los promedios anuales de los respectivos índices.

Fuente: Elaboración propia con base en datos del BCCR, BLS y FMI.

2.2 Variables requeridas para el cálculo

A continuación, se detalla el análisis de cada uno de los parámetros requeridos por el modelo para determinar la tarifa de transporte de combustible limpio.

2.2.1 Precio promedio plantel de los combustibles limpios

El precio promedio plantel de los combustibles limpios utilizado por esta intendencia, está sujeto a los precios vigentes al día de la Audiencia Pública de conformidad con la resolución RIE-055-2018, publicada en el Alcance N°124 a La Gaceta N.°116; del 28 de junio de 2018. Estos precios son la base para calcular el precio promedio de los combustibles (¢520,88 por litro), tal y como se detalla en el siguiente cuadro y difiere del promedio calculado por el petente que asciende a ¢536,90 por litro, dado que utilizó los precios plantel vigentes al 23 de febrero de 2018.

Cuadro N.°3
Precio promedio de los combustibles

Producto	Precio	%	Costo
Gasolina RON 95	621,017	21,27	132,12
Gasolina RON 91	596,213	20,44	121,88
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	499,792	39,93	199,58
Diésel marino	499,792	39,93	199,58
Keroseno	445,304	0,26	1,15
LPG (mezcla 70-30)	385,144	0,00	0,01
LPG (rico en propano)	385,144	0,00	0,01
Av.-gas	940,491	0,05	0,50
Jet fuel A-1	554,401	7,95	44,09
Nafta pesada	213,703	10,08	21,55
Total		100,00	520,88
Precio promedio			520,88
Año			2017
Cantidad trasegada litros (miles)			3 081 080
Gasolina RON 95			655 493
Gasolina RON 91			629 864
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre			1 230 332
Diésel marino			1 230 332
Keroseno			7 984
LPG (mezcla 70-30)			310 684
LPG (rico en propano)			310 684
Av.-gas			1 628
Jet fuel A-1			245 028
Nafta pesada			66

Fuente: RIE-055-2018, Alcance N°124 a La Gaceta N°116 del 28-06-2018

El precio promedio de combustible utilizado en la presente fijación se obtuvo como un promedio ponderado, cuyo factor de ponderación es la cantidad de litros transportados y reportados por Recope mensualmente a esta Intendencia, para el 2017.

2.2.2 Inversión

Como parte del proceso de información y mercados se ha recopilado en conjunto con la Dirección General de Transporte y Comercialización de Combustible del MINAE, un detalle de los cisternas con permiso de transporte de combustibles. Para este estudio únicamente se tomó en cuenta los cisternas que transportan gasolinas y diésel; una vez filtrados por dichos combustibles, se pueden hacer los análisis de acuerdo a las fechas de fabricación de los cisternas y así poder analizar el promedio de antigüedad de dicha flota.

Del análisis se aprecia que en este listado hay 465 unidades que transportan combustibles limpios los cuales cuentan en promedio con 30 años de antigüedad.

Para efecto del análisis de la inversión, se tomó en cuenta lo establecido en el artículo 12 del Decreto Ejecutivo 36627-MINAET, el cual indica que las unidades que sustituyan vehículos en uso deben contar con una antigüedad no mayor a 5 años.

Basado en lo anterior, la IE utilizó el siguiente procedimiento para estimar la inversión:

a. Cabezal

Para la estimación del cabezal, se tomó el promedio de las 6 cotizaciones que presentó el petente, dando un valor de \$146 966,67, las cuales colonizadas con el tipo de cambio de ₡568,84 por dólar, se obtiene un valor promedio de ₡83,60 millones para un vehículo modelo 2018.

Con el fin de cumplir con la antigüedad máxima para la sustitución de unidades de 5 años según el Decreto Ejecutivo 36627-MINAET, se deflactó el valor de la unidad 2018, mediante la diferencia entre el índice de precios al consumidor (IPC) promedio del 2013 y del promedio 2018 (proyectado), lo que da como resultado el valor de la unidad de transporte de combustible modelo 2013.

El criterio de deflactar el valor del 2018, para llevarlo a valor del 2013, se detalla a continuación:

- Se considera que esta es una forma técnicamente justificada de aproximar el valor del mercado de un bien en su año de fabricación o de introducción al mercado. Bajo el supuesto de que el comportamiento del precio de ese bien es similar al resto de bienes que componen la canasta del IPC.*
- No existen índices específicos para reevaluar o deflactar valores de vehículos especializados, como es el caso actual, por lo que lo más conveniente es utilizar índices genéricos, el IPC en este caso.*
- Se utilizan índices promedios anuales pues los datos no están referidos a una fecha específica. La variación del IPC promedio entre el 2013 y el 2018 es de 9,90% (Anexo 1).*

La inversión del cabezal deflactado al 2013 sería de ¢76,07 millones.

Se consideró una vida útil de 7 años de conformidad con lo establecido en el anexo 2 métodos y porcentajes de depreciación del reglamento N.º18445-H, de la Ley N.º7092 del Impuesto Sobre la Renta y se utilizó el método de depreciación por línea recta y un valor residual de cero.

Con los criterios antes indicados, la inversión neta al 2018 de un vehículo "modelo" 2013 sería de ¢21,73 millones y el gasto por depreciación anual asciende a ¢10,87 millones.

b. Tanque cisterna

Al igual que en el caso del cabezal, para la estimación del valor del tanque se utilizaron las cotizaciones aportadas por el petente, que en este caso corresponden a una unidad 2018 y se deflactó dicho valor de acuerdo con la diferencia entre el IPC promedio del 2013 el IPC promedio del 2018 (9,90%).

Las cisternas cotizadas corresponden a modelos 2018, cabe destacar que entre las características de las cisternas está la posibilidad técnica de llenado por arriba y por abajo, siendo este último, uno de los métodos que empleará Recope de acuerdo con su plan de inversiones.

El valor promedio de las cotizaciones presentadas por el petente corresponde a \$100 000 para una cisterna modelo 2018, al aplicarle un tipo de cambio de ₡568,84 por dólar, se obtiene un valor promedio de ₡56,88 millones. Se calculó el valor de la cisterna “modelo” 2013 (deflactando mediante la diferencia entre el IPC del 2013 y 2018 promedios), aplicándole una depreciación acumulada por línea recta de 4 años. En este caso se consideró una cisterna 2013 por la vida útil de este activo (5 años).

Tomando en cuenta que este activo posee una vida útil de 5 años, se le dio una antigüedad de 4 años con el remanente de 1 año a depreciar durante el 2018, por lo tanto, para el término de dicho año su valor neto es cero al igual que su valor residual.

De conformidad con lo establecido en el anexo 2 métodos y porcentajes de depreciación del Reglamento N.º18445-H, de la Ley N.º7092 del Impuesto Sobre la Renta para el tanque, no se cuenta con una descripción de activo, por lo que se utilizó la descripción “camiones cisternas” que tiene una vida útil de 5 años y se utilizó el método de depreciación por línea recta y un valor residual de cero.

Con los criterios antes indicados, la inversión neta al 2018 del tanque del cisterna es cero, un gasto por depreciación anual de ₡10,35 millones y una vida útil de 5 años.

En el siguiente cuadro se muestra los cálculos de los dos activos descritos anteriormente.

Cuadro N.º4
Cálculo del cabezal y la cisterna
(colones)

Detalle	Inversión bruta según cotización	Inversión deflactada	Vida Útil	Depreciación anual	Depreciación acumulada	Inversión Neta
Cabezal	83 600 151,25	76 071 873,67	7,00	10 867 410,52	54 337 052,62	21 734 821,05
Cisterna	56 883 750,00	51 761 311,18	5,00	10 352 262,24	51 761 311,18	-

Fuente: Intendencia de Energía

c. Extintores y equipo de bombeo

El valor de los extintores se tomó de la información aportada por el petente (folios 340 al 345).

De conformidad con lo establecido en el anexo 2 métodos y porcentajes de depreciación del reglamento N.°18445-H, de la Ley N.°7092 del Impuesto Sobre la Renta y al método de depreciación por línea recta utilizado en el presente estudio, aunado al valor bruto promedio de los extintores de ₡138 117, al gasto de depreciación anual de ₡19 731, una vida útil de 7 años y un valor residual de cero, permitió obtener un valor neto de los extintores de ₡118 386.

Cuadro N.°5
Cálculo de los extintores
(colones)

Proveedor	20 libras	10 libras	Vida útil	Deprec. Anual	Valor neto
Tico extinguidores San Diedo	101 203		7	14 458	86 745,26
Extincas	75 600	45 000	7	17 229	103 371,43
Extintores Inlasa	40 000	60 000	7	14 286	85 714,29
Extinguidores de Costa Rica primium	49 000	110 000	7	22 714	136 285,71
Promedios	66 451	71 667			
Costo de los extintores		138 117		19 731	118 386

Fuente: Intendencia de Energía

Sobre el equipo de bombeo, el petente propone un valor de ₡1 160 865 (folio 347-348), sin embargo, producto del análisis realizado con algunas estaciones de servicio, así como con algunos transportistas vía telefónica, para consultar si en las descargas utilizaban bombas de trasiego, siendo que todos los consultados indicaron que no las utilizaban, dicho costo no es incorporado en el presente cálculo tarifario. Aunado a lo anterior, de la cotización del cisterna (folio 329 al 339); se evidencia que las unidades cotizadas no cuentan con sistema de bombeo, entendiéndose el punto de que al estar los tanques enterrados o semienterrados, la descarga se realizaría por gravedad. Esas condiciones sustentan que en el presente estudio no se tome en cuenta como activo el equipo de bombeo solicitado por el petente.

d. Equipo administrativo

El equipo administrativo se tomó de los datos aportados por el petente (folios 350 al 381). El valor del equipo administrativo bruto es de ₡799 859, la depreciación anual es de ₡127 281, por tanto, su valor neto es de ₡672 578.

Cuadro N.º6
Cálculo del equipo administrativo
(colones)

Items	Valor actual	Vida útil	Deprec. Anual	Valor neto
1 escritorio	115 901	10	11 590,10	104 310,90
1 silla	37 617	10	3 761,67	33 855,00
2 teléfono (celular y fijo)	108 972	10	10 897,17	98 074,50
1 computador	360 763	5	72 152,67	288 610,67
1 impresora	112 190	5	22 438,00	89 752,00
1 mesa de computo	64 417	10	6 441,67	57 975,00
Total	799 859		127 281	672 578

Fuente: Intendencia de Energía

En cuanto a las vidas útiles de los activos coinciden con las propuestas por el petente.

La inversión total estimada para el presente estudio tarifario asciende a ¢22,53 millones y el gasto por depreciación es de ¢21,36 millones.

2.2.3 Tiempos

a. Tiempos de carga y descarga

Con respecto a los parámetros de tiempos de carga y descarga de productos en el plantel de Recope y en la estación de servicio respectivamente, se tiene lo siguiente:

- *Para el tiempo de descarga el dato se mantiene, basados en la recopilación de información que se realizó tanto vía telefónica, como por correo electrónico de los reportes que algunas estaciones enviaron, los que se encuentran en el expediente como parte de la información adicional para mejor resolver. La información obtenida permitió verificar que; el tiempo promedio de descarga continúa siendo similar al utilizado en anteriores estudios (folios 495 al 511).*

- Para el tiempo de carga en planteles el dato se actualizó, basado en el tiempo de carga proporcionado por Recope (folio 440), de acuerdo con el muestreo de los tiempos de carga en todos los planteles durante el 2017. Esta medición da como resultado un tiempo promedio de 40 minutos y 16 segundos por unidad de transporte, tal y como se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º7
Tiempos de carga
Promedio anual 2017
(minutos)

PLANTEL	PRODUCTO	PROMEDIO
ALTO	LIMPIO	00:37:50
LIMON	LIMPIO	00:47:05
GARITA	LIMPIO	00:44:37
BARRANCA	LIMPIO	00:31:31
Promedio anual (2017)		0:40:16

Fuente: Recope, Intendencia de Energía

El petente no realizó un análisis de los tiempos de carga y descarga de producto, aun y cuando en su hoja electrónica mantiene el promedio para ambos casos. Aduce que [...] esa hipotética situación se ha desvirtuado con el reporte generado por Recope [...] (folio 60). El reporte al que hace mención se relaciona con la supuesta entrada de transporte en planteles, la cual, de conformidad con su análisis, resulta en una visitación promedio según sus datos de 0,80 veces. Posteriormente se rebatirá el argumento esgrimido, así como también se expondrá la problemática en la metodología utilizada por el petente.

b. Tiempo de espera y viaje

Los tiempos de viaje estación de servicio-plantel y viceversa, fueron tomados del estudio inmediato anterior resuelto mediante la resolución RIE-029-2014 del 06 de junio de 2014 (ET-014-2014).

Para el presente estudio se realizó un análisis de los tiempos de espera para transitar. Este dato corresponde al tiempo promedio en el cual los vehículos pesados que transportan materiales peligrosos no deben circular por motivo de la restricción vehicular. De acuerdo con el comunicado emitido por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en octubre de 2017 que corre agregado al expediente en el folio 517, se indica que; [...] Los horarios para el paso de vehículos que transportan materiales peligrosos, se restringirán de 6:00 a 8:00 y de 16:30 a 18:30 horas, de lunes a viernes. [...]. A pesar de que operativamente lo más eficiente sería que no se programen transportes en los horarios en los que no se puede circular, se reconoce que en la realidad hay transportistas facturando en dichos horarios.

En concordancia con lo dispuesto por el MOPT, se le solicitó a Recope un reporte que, entre otras cosas, permitiera el conteo de las transacciones que se dan durante el tiempo de restricción, a fin de contabilizar el promedio de los tiempos que deberían esperar los transportistas para poder circular, esto a pesar de que se considera que dicha práctica debe corregirse por parte de los transportistas.

Los reportes, así como las hojas electrónicas utilizadas en el presente estudio tarifario, determinó un tiempo promedio de espera para transitar de 93,75 minutos o 1:33:45 horas en zona básica y de 94,12 minutos o 1:34:07 horas fuera de zona básica; para los planteles de El Alto y la Garita, dado que en Moín y Barranca no aplica la restricción vehicular.

Como resultado se obtiene un tiempo total de carga y descarga de 4,72 horas, el cual a su vez equivale a 1,69 viajes por día en zona básica. En el caso del transporte fuera de zona básica resultó en 4,65 horas lo que se traduce en 1,72 viajes por día, tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º8
Cálculo de tiempos y
Cantidad de viajes diarios

Actividad	Zona básica	Fuera Zona Básica
Viaje Gasolinera – Plantel (minutos)	45,00	42,56
Tiempo de espera plantel (minutos)	15,00	15,00
Tiempo de carga (minutos)	40,27	40,27
Tiempo de espera para transitar	93,75	94,12
Viaje Plantel – Gasolinera (minutos)	45,00	42,56
Tiempo de descarga (minutos)	44,42	44,42
Total horas	4,72	4,65
Jornada laboral (horas)	8,00	8,00
Viajes por día (cantidad)	1,69	1,72

Fuente: Recope, Intendencia de Energía

2.2.4 Velocidad y capacidad del cisterna

El parámetro de velocidad del cisterna, se utilizó el mismo del estudio anterior, siendo este de 40 Km/h en zona básica y 60 km/h fuera de zona básica.

Para determinar la capacidad del cisterna utilizado como “modelo”, se procedió a solicitar al Laboratorio Costarricense de Metrología del Ministerio de Economía, Industria, y Comercio (Lacomet), un reporte de la capacidad volumétrica de los cisternas inspeccionados por ellos para el último semestre del 2017 y el primer semestre del 2018 (corre agregado al expediente).

Al respecto, para el cálculo de la capacidad volumétrica, el petente presentó una unidad con una capacidad de 5 compartimentos y un volumen promedio de 40 m³, razón por la cual, se procedió a filtrar del listado aportado por Lacomet, aquellos cisternas cuyas características fuesen equivalentes al modelo de cisterna cotizado y presentado en este estudio, para lo cual se promediaron las unidades que cuenta con 3 o más compartimentos. Dando como resultado, una capacidad volumétrica promedio del cisterna “modelo” de 29 877,68 litros, la cual es inferior en 1 047,32 litros respecto al dato presentado por el petente en su hoja electrónica (30 925 litros), aun y cuando en el texto de la solicitud el petente indicó otra capacidad volumétrica (27 259 litros, folio 69). Con respecto a los días laborables ambos datos coinciden en 285 días.

La IE determinó 482,65 viajes por año para la zona básica y 490,47 fuera de la zona básica, por lo que el kilometraje recorrido anual corresponde a 28 959 Km y 41 745 Km para la zona básica y fuera de la zona básica, respectivamente.

2.2.5 Costos anuales de operación (Anexo 2)

Para actualizar y estimar los diferentes costos, la IE utilizó las cotizaciones aportadas por el petente, a excepción de aquellos costos que no fueron debidamente respaldados, o que no pertenecen al gasto en cuestión.

Los costos anuales de operación estimados por la IE ascienden a la suma de ¢33,33 millones en zona básica y de ¢40,01 millones fuera de zona básica y los presentados por Transmuelle de San Carlos S.A. son ¢21,07 millones y ¢20,83 millones respectivamente (folio 93), lo que genera una diferencia en zona básica de ¢12,25 millones superior y fuera de zona básica de ¢19,18 millones superior.

Esta diferencia se sustenta principalmente por la actualización realizada en el tiempo de carga en Recope, que a su vez origina un aumento en los viajes anuales y kilometraje a recorrer en ambas zonas. Todos aquellos costos operativos cuyo cálculo depende de la cantidad de kilómetros recorridos o viajes anuales se verán impactados. Tal es el caso del consumo de combustible pues este se calcula partiendo de un rendimiento promedio de combustible por kilómetro por los kilómetros recorridos, el costo del diésel según la última fijación disponible al momento de la emisión del presente estudio; este gasto representa el 41% de la diferencia total de gastos de operación.

Asimismo, el cálculo del costo de sustitución de las llantas, el petente lo realiza basándose en “razón de la disminución de recorridos” (folio 78), sin embargo la premisa de disminución de recorridos de acuerdo al método utilizado por el petente, no es de recibo de esta Intendencia, por lo que en aras de no afectar a la empresa o al sector, la IE mantiene el mismo método de cálculo para este gasto; la diferencia entre lo calculado por la IE versus el petente representa el 39% de la diferencia total de gastos de operación.

En cuanto al gasto por el salario del chofer, se obtuvo de la fijación del I semestre del 2018 según el Decreto N.º 40743-MTSS publicado en La Gaceta Nº228 Alcance Nº291 del 1 de diciembre 2017, el cual rige a partir del 1 enero 2018.

2.2.6 Costos anuales de administración (Anexo 2)

Para actualizar y estimar los diferentes costos, la IE utilizó las cotizaciones aportadas por el petente, a excepción de aquellos costos que no fueron debidamente respaldados, en cuyo caso se desestimó el dato o se tomó el dato del estudio anterior (RIE-029-2014). Con respecto al salario del funcionario administrativo, se utilizó el salario aprobado según el Decreto N.º 40743-MTSS publicado en el Alcance N°291 a La Gaceta N°228 del 1 de diciembre 2017, para un contador privado.

En cuanto al canon 2018 se toma el dato publicado en el Alcance N°248 a La Gaceta N°196, del 18 de octubre de 2017 vigente a la fecha.

Los costos anuales de administración estimados por la IE ascienden a ¢39,50 millones en zona básica y de ¢39,54 millones fuera de zona básica y los presentados por Transmuelle de San Carlos S.A. son ¢38,96 millones y ¢40,21 millones respectivamente (folio 93), lo que genera una diferencia en zona básica de ¢0,54 millones superior y fuera de zona básica de ¢0,66 millones inferior.

2.2.7 Retribución de capital

Para obtener una tasa de rentabilidad que sirva como parámetro para esta fijación tarifaria, la IE utilizó el modelo de valoración de activos de capital (CAPM por sus siglas en inglés).

El CAPM calcula la tasa de rentabilidad del capital propio y señala que los cambios en el retorno de un activo, están relacionados con el riesgo asociado con éste. Dichos riesgos pueden ser separados en dos grandes componentes: los relacionados con el mercado en su conjunto (riesgo sistemático) y los derivados de las inversiones específicas (riesgo específico). Este modelo promueve la sostenibilidad del servicio, dado que, entre otras cosas, permite garantizar un rendimiento sobre el capital invertido que haga atractivas las inversiones en el sector.

Para el cálculo del costo de capital de la empresa se emplearon las siguientes fórmulas:

$$r_{kp} = r_l + \beta (r_m - r_l) + r_p \quad (\text{modelo CAPM})$$

En donde:

- r_{kp} = Costo del capital propio.
- r_m = Rendimiento de una cartera diversificada de acciones.
- r_l = Tasa libre de riesgo.
- $r_m - r_l$ = Prima de riesgo.
- r_p = Riesgo país.
- β = Mide la correlación entre los rendimientos de mercado y los de una inversión específica.

Los valores y la fuente de información de cada variable del modelo se describen a continuación:

- La tasa libre de riesgo (r_l) se obtuvo como el promedio de los promedios mensuales de los últimos 12 meses de la tasa de interés de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América a 10 años plazo, con corte a junio del 2018 (2,57%). Se utilizó como fuente de información, la dirección electrónica:
<https://www.federalreserve.gov/datadownload/Download.aspx?rel=H15&series=0809abf197c17f1ff0b2180fe7015cc3&filetype=sheetml&la=include&layout=seriescolumn&from=01/01/2009&to=12/31/2018>.
- La prima de riesgo ($r_m - r_l$) se obtuvo de la información publicada por el Dr. Aswath Damodaran, profesor de la Universidad de Nueva York (EUA), en la dirección electrónica:
<http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pc/implprem/>. Se utilizó el promedio aritmético de los valores disponibles dentro de los últimos doce meses, siendo éste de 4,99% con corte a junio del 2018.
- El riesgo país (r_p) para el presente estudio fue de 3,46%, siendo este dato determinado por las calificaciones de bonos y los diferenciales apropiadas por defecto para los diferentes países según la página:
http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctrypre.html.
- El valor de la beta (β) se obtuvo de la información publicada por el Dr. Aswath Damodaran, profesor de la Universidad de Nueva York, USA, según la página:
<http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/betas.xls>. Su valor se

estimó en 0,7055 (beta desapalancada), tomando como referencia la actividad de distribución de hidrocarburos.

Con la información disponible, el costo del capital de la empresa para el servicio de transporte limpio de combustible (modelo CAPM) es de 9,55%, como se muestra a continuación:

Cuadro N.º 9
Costo promedio ponderado de capital

$$r_{kp} = r_l + \beta (r_m - r_l) + r_p$$

Donde:

r_{kp}	= Costo del capital propio	
r_m	= Rendimiento de una cartera diversificada de acciones	7,56%
r_l	= Tasa libre de riesgo	2,57%
r_m - r_l	= Prima de riesgo	4,99%
r_p	= Riesgo país	3,46%
β	= Mide la correlación entre los rendimientos de mercado y los de una inversión específica	0,7055
R_{kp}	=	9,55%

Fuente Intendencia de Energía

De acuerdo con el resultado obtenido (9,55%), el rendimiento sobre la inversión estimado es de ¢2,15 millones, mientras que el solicitado por el petente es ¢3,30 millones. La diferencia de ¢1,15 millones inferior a lo solicitado se debe a las siguientes razones:

- El porcentaje de rendimiento sobre la inversión empleada por la IE es de 9,55%, mientras que la empresa transportista utilizó un 9,96%, esta diferencia responde a las fechas de corte de la información y a la propia información utilizada por la IE.
- La inversión estimada por la Intendencia fue inferior en ¢10,64 millones, lo cual se detalló en el apartado de inversiones de este informe.

IV. VARIABLES QUE EXPLICAN EL AJUSTE Y RESULTADOS

El ajuste propuesto en las tarifas del servicio de transporte limpio de combustible se explica principalmente por las siguientes razones:

- 1. La IE determinó un número de viajes anuales para la zona básica de 482,64 y 490,47 fuera de la zona básica, mientras que el petente solicitó 247,08 viajes anuales dentro de la zona básica y 178,92 fuera de la zona básica.*
- 2. Esta diferencia radica especialmente en la actualización que realizó la IE del tiempo de carga de cisternas promedio en los planteles de Recope, pero sobre todo en la utilización de “visita promedio de los cisternas al plantel” (folio 90).*
- 3. Se mantiene la distancia origen-destino promedio de 30 Km para la zona básica y de 42,55 km fuera de la zona básica, cantidad igual a la que se determinó en el estudio tarifario del 2014. Esa distancia se utilizó para determinar el kilometraje anual recorrido, correspondiente a 28 958,85 Km y 41 744,66 Km para la zona básica y fuera de la zona básica, respectivamente.*
- 4. El volumen de combustibles que estima la IE que se transportará en el 2018 corresponde a la suma de 14,42 millones de litros en la zona básica y de 14,65 millones de litros fuera de la zona básica.*
- 5. La inversión total estimada para el presente estudio tarifario asciende a ¢22,53 millones y el gasto por depreciación es de ¢21,36 millones.*
- 6. El porcentaje de rendimiento sobre la inversión empleada por la IE es de 9,55%, mientras que la empresa transportista utilizó un 9,96%, esta diferencia responde a las fechas de corte de la información y a la propia información utilizada por la IE.*
- 7. El margen para transporte de producto limpio dentro de la zona básica de 30 km en ¢5,1999 por litro y fuera de la zona básica en ¢0,1310 por litro, dichos resultados difieren a los del petente ya que este solicitó para la zona básica la suma ¢8,2890 por litro y fuera de la zona básica la suma de ¢0,2732 (folio 59).*

De los cálculos realizados por la intendencia y los realizados por el petente (folio 47) se obtuvo lo siguiente:

Cuadro N.º10
Resumen de resultados
Zona básica
(colones)

Rubros		Zona básica intendencia	Zona básica petente	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
GASTOS ANUALES DE OPERACIÓN	¢	33 330 608,33	21 074 729,80	12 255 878,53	36,77%
GASTOS ANUALES DE ADMINISTRACIÓN	¢	39 501 520,57	38 958 280,14	543 240,44	1,38%
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES	¢	2 152 303,55	3 302 726,61	(1 150 423,06)	-53,45%
GASTOS MAS RENDIMIENTO ANUAL	¢	74 984 432,46	63 335 736,55	11 648 695,91	15,53%
RECORRIDO ANUAL POR ZONA	Km	28 958,85	14 824,80	14 134,05	48,81%
CAPACIDAD DEL CISTERNA	Ltr	29 877,68	30 925,00	(1 047,32)	-3,51%
COSTO / KM / LITRO	¢	0,0867	0,1381	(0,05)	-59,41%
MARGEN TRANSPORTE/ LITRO CON CANON	¢/ltr	5,1999	8,2890	(3,09)	-59,41%

Cuadro N.º11
Resumen de resultados
Fuera de zona básica
(colones)

Rubros		Fuera zona básica intendencia	Fuera zona básica petente	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
GASTOS ANUALES DE OPERACIÓN	¢	40 012 049,12	20 827 222,34	19 184 826,78	47,95%
GASTOS ANUALES DE ADMINISTRACIÓN	¢	39 539 983,58	40 206 691,73	(666 708,15)	-1,69%
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES	¢	2 152 303,55	3 302 726,61	(1 150 423,06)	-53,45%
GASTOS MAS RENDIMIENTO ANUAL	¢	81 704 336,26	64 336 640,68	17 367 695,57	21,26%
RECORRIDO ANUAL POR ZONA	Km	41 744,66	15 228,06	26 516,60	63,52%
CAPACIDAD DEL CISTERNA	Ltr	29 877,68	30 925,00	(1 047,32)	-3,51%
COSTO / KM / LITRO	¢	0,0655	0,1366	(0,07)	-108,55%
MARGEN TRANSPORTE/ LITRO CON CANON	¢/ltr	0,1310	0,2732	(0,14)	-108,55%

Fuente: Intendencia de Energía

Respecto al resultado final, para la zona básica el margen obtenido por la IE es $\phi 5,1999$ por litro, inferior en $\phi 3,09$ al solicitado y fuera de la zona básica es de $\phi 0,1310$ por litro, inferior al solicitado en $\phi 0,14$ por litro.

En el cuadro siguiente, se puede observar que el margen vigente para la zona básica es de $\phi 4,1695$ por litro y el margen calculado por la IE es de $\phi 5,1999$ un 24,71% superior, lo cual significa un aumento de $\phi 1,0304$ por litro. Fuera de la zona básica el margen vigente es de $\phi 0,1077$ y el calculado por la IE es de $\phi 0,1310$ lo cual resulta ser superior en $\phi 0,0233$, lo que representa una variación del 21,62%.

Cuadro N.º12 Resumen de resultados

Rubros	Zona básica	Fuera zona básica
Gastos anuales de operación	ϕ 33 330 608,33	40 012 049,12
Gastos anuales de administración	ϕ 39 501 520,57	39 539 983,58
Rendimiento sobre inversiones	ϕ 2 152 303,55	2 152 303,55
Gastos más rendimiento anual	ϕ 74 984 432,46	81 704 336,26
Recorrido anual por zona	Km 28 958,85	41 744,66
Capacidad del cisterna	Ltr 29 877,68	29 877,68
Costo / km / litro	ϕ 0,0867	0,0655
Flete transporte/ litro con canon	ϕ/ltr 5,1999	0,1310
Flete transporte/ litro anterior	ϕ/ltr 4,1695	0,1077
Variación absoluta determinada	1,0304	0,0233
Variación relativa determinada	24,71%	21,62%

Fuente: Intendencia de Energía

Adicionalmente en el cuadro siguiente, se puede observar un comparativo entre el margen solicitado por el petente tanto para la zona básica como fuera de la zona básica y el calculado por la IE.

Cuadro N.º13
Resultados comparativos

Item	Zona básica		Fuera de zona básica	
	Petente	IE	Petente	IE
Propuesta	8,2890	5,1999	0,2732	0,1310
Vigente	4,1695	4,1695	0,1077	0,1077
Variación abs.	4,1195	1,0304	0,1655	0,0233
Variación %	98,80%	24,71%	153,60%	21,62%

V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DEL PETENTE

Previo a desarrollar este apartado se reitera la petición planteado por Transmuelle de San Carlos S.A., a saber:

Cuadro N.º 14
Propuesta de ajuste
(en colones)

FLETE	ZONA BÁSICA	FUERA DE LA ZONA BÁSICA
Solicitado	8,2890	0,2732
Vigente	4,1695	0,1077
Aumento	4,1195	0,1655
% Aumento	98,80%	153,70%

Fuente: Expediente ET-018-2018 (folio 02)

Respecto al cálculo de viajes realizado por el petente, variable que genera la principal diferencia entre el resultado obtenido por la IE y la propuesta, en el numeral 4.1.2 de la solicitud (folio 60), el petente indicó que el análisis de tiempos para determinar el número de viajes, se ha “desvirtuado”, ya que utilizó un reporte que según ellos indican les fue “generado por RECOPE”, adicionalmente señalan que basados en dicho documento concluyen que las cisternas “visitan el plantel correspondiente cuando mucho una vez al día”. También indica que el promedio “determinado por la Estadística de RECOPE indica una visitación de 0.80 veces al día”. Basados en el reporte indicado el petente calculó la visitación para la zona básica y fuera de zona básica.

Conforme a lo anterior, determinaron para la zona básica que la “estación promedio compra 0,87 veces al día, lo que evidentemente determina el número de veces que va una cisterna al plantel”; “para el caso de las estaciones fuera de zona básica, el promedio diario de visitas es de 0,63 veces al día” (folio 60).

Según el petente, sus cálculos se basaron en la información obtenida de Recope, sin embargo, en la documentación que adjunta y que se puede apreciar a folio 420 (folios del 106 al 116 del ET-013-2018), la cual muestra datos en un documento columnar que no consta impresa en el papel oficial de Recope. En el documento se observa lo que parecieran ser códigos de transportistas para Recope, los productos en código, los planteles de Recope y por cada código para cada producto se observan números que podrían ser número de veces. No obstante, omite el documento indicar el mes o los meses que se están computando, no se especifica si los números que corresponden a los códigos y a su vez a los productos son en realidad conteo de facturas, conteo de números de planificación de transportistas, o cualquier otra información importante. Esta deficiencia en la información que sustenta una de las variables más importantes del cálculo, no permite la trazabilidad del resultado propuesto.

Ante esta limitación, la Intendencia está imposibilitada para poder validar el cálculo realizado por el petente, máxime que el reporte base es una imagen y no un archivo verificable, que provenga de la fuente que se cita y que pueda ser completamente trazable por el Ente Regulador, o cualquier otro interesado.

Respecto a los cálculos efectuados, muestran por columnas las supuestas compras de producto por cada estación de servicio, pero omite indicar el periodo del reporte, así como si las supuestas compras corresponden a facturas o números de planificación de viajes. Con el agravante de que, si la empresa utilizó números de facturas para realizar los cálculos, el resultado obtenido no es veraz, ya que en un solo viaje podría el transportista llevar varios productos, despachados en razón de la emisión de varias facturas y hasta para varias estaciones de servicio diferentes. Si llegara a adoptarse el dato sin la evidencia suficiente ni competente, para poder darle trazabilidad, eventualmente tendría como consecuencia que los resultados obtenidos promuevan no solo ineficiencia en la logística de compra, sino además se obtendrían resultados que no corresponderían a la realidad operativa del sector, esto porque el modelo lo que calcula son los viajes ya sea por uno o por varios productos a la vez.

Es importante indicar que el petente debe sustentar la propuesta tarifaria con información pertinente, competente objetiva y relevante que permita total trazabilidad de los resultados propuestos, para que con evidencia suficiente y veraz se permita razonablemente obtener un resultado.

Por otro lado cabe recordar que, en su momento la entonces Dirección de Energía, valoró la necesidad de incorporar eficiencia al servicio por medio del cálculo de los tiempos, siendo esta una variable exógena a la exclusividad que pueda darse si una estación de servicio posee su propio servicio de transporte, tratando de limitar la capacidad ociosa del servicio incluyendo una capacidad máxima del tanque.

A folio 90 sobre la cantidad de viajes calculados en el último estudio tarifario el petente, indicó en cuanto al resultado obtenido que [...] eso sería posible si el sector para el cual se calcula la tarifa y su respectivo consumidor final en estaciones de servicio lograra realizar ese número de viajes con una compra de combustibles según la capacidad del tanque tipificado en el modelo [...]. Pareciera ser que el petente reconoce que el modelo prevé un tema de eficiencia por el uso de la capacidad máxima asociada a un tanque modelo, sin embargo, omite manifestar que muchos transportistas si logran llevar a cabo ese transporte eficiente al que hace referencia el modelo, promoviendo una logística operativa de transporte a capacidad máxima por viaje.

Con el fin de validar la información suministrada por el petente, la IE le solicitó a Recope un reporte con algunos datos operativos de este sector. Recope brindó algunos reportes que constan a folio 440, de los que se obtuvieron algunas conclusiones tales como:

- Un viaje (o un ingreso al plantel) equivale a un número de planificación dado por el sistema de Recope, el cual no depende de las facturas ni de los productos que se transporten.*
- Existen unidades que realizan más de un servicio de transporte por día, pero también está el extremo de aquellas unidades que realizan un único servicio al mes.*
- No se observa el promedio de visitación calculado por el petente en cuanto a que, los transportistas no ingresan en promedio ni una vez a plantel.*

- *Existen estaciones de servicio que realizan en promedio 2 o más compras diarias de producto, aunque este factor debería observarse con la fijación de estación de servicio, ciertamente tiene un nexo con el transporte, pues el producto comprado debe ser traslado por estos últimos.*
- *La mayor parte de las transacciones de despacho y transporte se realizan en las horas libres de restricción, lo cual es lógico y lo operativamente eficiente, ya que todos los transportistas deben conocer los horarios y rutas de restricción, así como los tiempos requeridos para el traslado entre el plantel y la estación de servicio, siendo logísticamente lo más eficiente programar todos los despachos en horario libre de restricción vehicular.*
- *En el caso del plantel el Alto para octubre 2017, se realizaron 1890 viajes de producto limpio exclusivamente para estaciones de servicio. De los cuales 1 586 se hicieron para estaciones en zona básica y 304 para estaciones fuera de zona básica. Para dichos viajes fueron transportados por 140 vehículos (102 zona básica, 38 fuera de zona básica). Como la variable de número de viajes corresponde a los viajes de ida y vuelta, podemos decir que en zona básica se realizaron 3 172 viajes, cubiertos por 140 vehículos, nos da un promedio simple de 31 viajes por vehículo; lo que representa en un mes de 26 días laborales como octubre 2017, un promedio de 1,19 viajes por día.*

Sin embargo, este promedio no refleja la realidad del mercado, como se pudo constatar los vehículos en la mayor parte de los viajes no llevaban su plena capacidad, pero además existen transportistas que realizan mínimo 2 viajes por día, superando el promedio simple anteriormente y por mucho el promedio dado por el petente en su estudio. También existe el caso de las estaciones que tienen su propio servicio de transporte y por ende sus costos podrían diferir de los del modelo gracias a la integración vertical que tienen estas empresas y en consecuencia no dependen como de la contratación de una estación.

En concordancia con el análisis anterior se considera conveniente mantener el procedimiento de cálculo que se ha venido utilizando para regular este servicio, relacionado al cálculo de los tiempos, además actualizar las variables del modelo, tratando de mantener el sentido de eficiencia de la tarifa del servicio.

VI. IMPACTO DEL AJUSTE

Al ser el transporte un eslabón de la cadena de comercialización de los combustibles que intervienen de manera previa a que el producto esté a disposición del consumidor final, cualquier ajuste del margen de transporte de combustible limpio se debe trasladar al consumidor final, por lo tanto, el ajuste propuesto en el margen de transporte afecta el precio del combustible en las estaciones de servicio.

En consecuencia, se requieren los siguientes ajustes:

1. Flete promedio

Para transferir el ajuste al consumidor final, se debe tener en cuenta que los precios de los combustibles afectados son uniformes en todas las estaciones de servicio del territorio nacional; por tanto, se debe calcular un flete promedio de transporte que se adiciona al margen de las estaciones de servicio. Lo anterior se hace con base en un listado actualizado de clientes remitido por Recope (Anexo 3), cumpliéndose así con el procedimiento establecido por la Autoridad Reguladora, a petición de la Contraloría General de la República, el cual fue aprobado mediante acuerdo de Junta Directiva, según Artículo 8° de la sesión ordinaria N°080-98, celebrada el 8 de junio de 1998 y ratificada el 14 de junio del mismo año.

El resultado final del análisis del presente estudio de flete limpio, indica que el margen de transporte de producto limpio debe incrementarse en 24,71% (¢1,0304) en zona básica y de 21,62% (¢0,0233) fuera de la zona básica, con respecto al flete vigente; se afecta el flete promedio que se incorpora en el margen de comercialización total que se incluye en el precio del combustible que se distribuye en estaciones de servicio, incluidas las que distribuyen combustibles para la aviación.

Una vez revisado el número de estaciones de servicio activas, las rutas, la fórmula del flete por cada ruta y el volumen comprado por estación, se determinó que el flete promedio para incorporar en el precio del combustible es de ¢9,6405 (Anexo 3).

2. Margen promedio total

A este flete promedio se le debe adicionar ¢48,3128 por litro que corresponde al margen de comercialización para estaciones de servicio mixtas y marinas excluidas las que distribuyen combustibles para la aviación, el cual se estableció en la resolución RIE-062-2013, publicada en el Alcance Digital N.º 118 a La Gaceta N.º 124 el 28 de junio de 2013. De manera que el margen total promedio por litro a incluir en el precio de venta al consumidor final en estación de servicio es de ¢ 57,9533 por litro (Anexo 3).

3. Margen para estaciones de servicio de combustibles para aviación

Para el caso de las estaciones que distribuyen combustibles para aviación, al margen vigente de ¢15,2393 por litro, se le debe adicionar el incremento del flete para la zona básica que es de ¢1,0304 por litro y con ello obtener un margen total de ¢16,2697 por litro, que debe ser incorporado al precio del combustible en esas estaciones de servicio.

El cuadro siguiente, muestra los nuevos precios y el impacto absoluto y relativo sobre los precios por litro vigentes:

El efecto sobre el margen total promedio se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º15
Margen de comercialización total
de los combustibles en estaciones de servicio mixtas
(¢/Litro)

Margen	Estaciones mixtas (excluidas las que distribuyen combustible de aviación)	Estaciones que distribuyen combustible de aviación
Margen total promedio anterior	55,7070	15,2393
Margen total promedio propuesto	57,9533	16,2697
Diferencia margen total	2,2463	1,0304
Aumento en el margen total	4,03%	6,76%

Fuente: Intendencia de Energía.

De acuerdo con lo señalado en los apartados anteriores, lo procedente es ajustar los precios finales al consumidor, tal y como se indica en las recomendaciones.

[...]

VII. CONCLUSIONES

- 1. Las proyecciones de los parámetros económicos utilizados por la IE fueron actualizadas y se proyectan los datos para el 2018 y 2019.*
- 2. El tiempo de carga del combustible se actualiza, de conformidad con la información proporcionada por Recope y con cálculos propios a partir de la misma, de acuerdo con el muestreo de los tiempos de carga en todos los planteles el 2017. Esta medición arroja un tiempo promedio de 40 minutos y 16 segundos por unidad de transporte.*
- 3. Los tiempos de espera para transitar se actualizan de conformidad con la comunicación de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito a octubre 2017, así como los reportes de ventas de Recope y los cálculos propios de la IE. El tiempo de espera para transitar en zona básica es de 1:33:45 horas, mientras que fuera de zona básica es de 1:34:07 horas.*
- 4. El tiempo de descarga en tanques de destino se mantiene invariable, según la información recabada vía telefónica, e incluso reportes de tiempos de descarga de algunas estaciones.*
- 5. El total de inversión estimada por la IE asciende a ¢22,53 millones.*
- 6. El rendimiento sobre la inversión estimado por la IE es de ¢2,15 millones.*
- 7. Los costos anuales de operación estimados por la IE ascienden a ¢33,33 millones en zona básica y ¢40,01 millones fuera de zona básica.*
- 8. Los costos anuales de administración estimados por la IE ascienden a ¢39,50 millones para zona básica y ¢39,53 millones fuera de zona básica.*
- 9. Los gastos totales para la industria estimados por la IE ascienden a ¢ 72,83 millones para la zona básica y ¢79,55 millones fuera de zona básica.*
- 10. La IE estimó el margen del transportista de productos limpios en ¢5,1999 por litro para la zona básica y ¢0,1310 fuera de zona básica. Lo anterior implicaría un incremento de 24,71% y 21,62% respectivamente.*
- 11. El flete promedio para incorporar en el precio del combustible es de ¢9,6405 y el margen total promedio por litro a incluir en el precio de venta al consumidor final en estaciones de servicio mixtas es de ¢ 57,9533 por litro.*

12. *El margen total por litro a incluir en el precio de venta al consumidor final en estaciones que distribuyen combustibles para aviación es de ¢16,2697 por litro.*
13. *Con base en la metodología aplicable, los valores, cálculos indicados y justificados en el apartado Análisis de la solicitud tarifaria del presente informe, se concluye que deben ajustarse los precios de los productos derivados de hidrocarburos que se distribuyen en estaciones de servicio, tal y como se indica en el apartado de recomendaciones.*

[...]

- II. Que en cuanto a la audiencia pública, del oficio 1095-IE-2018 citado, conviene extraer lo siguiente:

[...]

1. **Reynaldo Quirós Vásquez (folios del 488 al 489)**

Indicó que el sector lleva 4 años con el mismo margen por lo que requieren del ajuste. Que tanto la zona básica como fuera de la zona básica debe cubrir costos fijos de la actividad que se han visto incrementados. Señala que cuenta con una información de Recope que le permite concluir que realizan 0,90 viajes por día y una información de Ingeniería de Tránsito sobre los horarios de circulación permitidos a los vehículos utilizados para prestar este servicio. Finalmente señala que muchos vehículos que brindan este servicio público utilizan llantas que no son adecuadas para transportar material peligroso.

2. **Mario Villalobos Arias (folios del 489 al 490)**

Indicó que el sector lleva 4 años con el mismo margen por lo que reitera que requieren del ajuste, ya que los costos operativos se incrementan recurrentemente.

3. **Alexis Quirós Jiménez (folio 490)**

Indicó que el sector lleva 4 años con el mismo margen por lo que reitera que requieren del ajuste, ya que se enfrentan a costos altos y en la frontera con Panamá además los aqueja el contrabando de combustible.

4. Angélica Valverde Calderón (folio 491)

Indicó que reitera la petición promovida por Transmuella de San Carlos y la posición de don Reynaldo Quirós.

En atención a los temas comentados por los participantes de la audiencia pública, se les indica lo siguiente:

Siendo que todos los participantes coadyuvan la solicitud planteada, a los señores Reynaldo Quirós Vásquez, Mario Villalobos Arias, Alexis Quirós Jiménez y la señora Angélica Valverde Calderón, se les agradece su participación en la audiencia pública desarrollada para conocer este trámite tarifario.

Al señor Reynaldo Quirós Vásquez, sobre el uso de llantas inadecuadas en los vehículos que transportan combustibles limpios, se le indica que de conformidad con el artículo 14 de la Ley 7593, son obligaciones de los prestadores de los servicios públicos regulados por la Aresep, entre otros:

[...] Artículo 14.- Obligaciones de los prestadores

Son obligaciones de los prestadores:...

b) Mantener instalaciones y equipos en buen estado, de manera que no constituyan peligro para personas ni propiedades, y no causen interrupción del servicio...

j) Brindar el servicio en condiciones adecuadas y con la regularidad y seguridad que su naturaleza, la concesión o el permiso indiquen. [...]

En consecuencia, si hay transportistas de producto limpio que están operando sus equipos de manera insegura acarreando un peligro inminente no solo para ellos mismos, si no para todas las personas que se encuentren en su entorno, es su responsabilidad no solo como prestador del servicio sino también como directivo de la Atrase, realizar las denuncias ante los entes competentes correspondientes y velar porque se adopten las medidas correctivas inmediatamente.

Asimismo, al señor Alexis Quirós Jiménez, se le indica que, si desea interponer una denuncia por contrabando de combustibles, puede canalizar la información y los requisitos en la siguiente dirección: <https://aresep.go.cr/usuarios/quejas-denuncias-y-otros>.

[...]

- III. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es fijar el margen para el transporte de combustible denominado limpio, tal y como se dispone;

**POR TANTO
EI INTENDENTE DE ENERGÍA
RESUELVE:**

- I. Fijar el margen para el transporte de combustible denominado limpio: para la zona básica con una distancia establecida en 30 km o menos en ¢5,1999 por litro y fuera de la zona básica en ¢0,1310 por litro, el cual se debe pagar de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\text{Zona Básica: } F = \text{¢ } 5,1999 * L$$

$$\text{Fuera de Zona Básica: } F = \text{¢ } 5,1999 * L + \text{¢ } 0,1310 * (K-30) * L$$

Dónde:

F = Flete en colones

L = Cantidad transportada en litros

K = Distancia recorrida

Sobre el resultado de esta fórmula se debe aplicar el porcentaje de reconocimiento por flete especial para la ruta que lo tiene establecido.

- II. Fijar el margen promedio para el transporte de combustible denominado limpio para todo el país en ¢ 9,6405.
- III. Actualizar el margen de comercialización para las estaciones de servicio que distribuyen combustibles para aviación establecidos mediante resolución RRG-4742-2005 a ¢ 16,2697 por litro, precio que incluye el transporte.

- IV. Fijar los precios de los combustibles derivados de hidrocarburos al consumidor en estaciones de servicio, incluyendo las que distribuyen combustible para aviación, según el cuadro siguiente:

PRECIOS CONSUMIDOR FINAL EN ESTACIONES DE SERVICIO
-colones por litro-

Producto	Precio con impuesto ⁽³⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	679,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	654,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	558,00
Keroseno ⁽¹⁾	503,00
Av-Gas ⁽²⁾	957,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	571,00

⁽¹⁾ El precio final contempla un margen de comercialización de 48,3128/litro y flete promedio de 9,6405/litro, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RIE-062-2013 de 25 de junio de 2013 y este acto, respectivamente.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de 16,2697/litro, establecidos mediante este acto.

⁽³⁾ Redondeado al colón más próximo.

Los demás precios fijados en la RIE-055-2018, se mantienen incólumes.

- V. Dar por atendidas las posiciones de los participantes en la audiencia pública de conformidad con lo expuesto en el “Considerando II” de la presente resolución.
- VI. Indicar a los transportistas de productos limpios que se mantienen los requisitos tarifarios establecidos en resoluciones anteriores.
- VII. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley General de la Administración Pública (LGAP) se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante el Intendente de Energía, a quien corresponde resolverlo y los de apelación y de revisión podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la LGAP, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE

Mario Mora Quirós
Intendente de Energía

1 vez.—O. C. N° 9006-2018.—Solicitud N° 139-2018.—(IN2018265508).

INTENDENCIA DE ENERGÍA
RIE-066-2018 del 27 de julio de 2018

**INFORME SOBRE LA SOLICITUD PRESENTADA POR LA REFINADORA
COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A. (RECOPE) PARA LA FIJACIÓN
EXTRAORDINARIA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS
DE LOS HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTE A JULIO DE 2018**

ET-034-2018

RESULTANDO:

- I. Que el 30 de julio de 1981, mediante la Ley N.º 6588, se establece que Recope es la encargada de refinar, transportar y comercializar a granel el petróleo y sus derivados en el país.
- II. Que el 17 de agosto de 1993, mediante la Ley N.º 7356, se establece que la importación, refinación y distribución al mayoreo de petróleo crudo y sus derivados para satisfacer la demanda nacional son monopolio del Estado, por medio de Recope.
- III. Que el 15 de octubre de 2015, mediante la resolución RJD-230-2015, publicada en el diario oficial La Gaceta N.º 211 del 30 de octubre de 2015, se estableció la Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final, modificada por la resolución RJD-070-2016 publicada en el Alcance N.º 70 de la Gaceta N.º 86 del 5 de mayo de 2016.
- IV. Que el 19 de febrero de 2018, las empresas envasadoras Tomza de Costa Rica S.A., Envasadora Súper Gas GLP S.A. y 3-101-622925 S.A. solicitaron, mediante oficio sin número, que se realicen ajustes mensuales incorporando la composición del GLP (folios 3013 al 3020 del expediente ET-081-2017).
- V. Que el 23 de marzo de 2018, la IE mediante la resolución RIE-030-2018, publicada en el Alcance Digital N.º 67 a La Gaceta N.º 58 del 4 de abril de 2018, aprobó entre otras cosas los otros ingresos prorrateados y la rentabilidad sobre base tarifaria en colones por litro para cada producto para el 2018 (ET-081-2017).
- VI. Que el 27 de abril de 2018, la IE mediante la resolución RIE-038-2018, publicada en el Alcance N.º 89 de la Gaceta N.º 77 del 3 de mayo de 2018, aprobó entre otras cosas, el margen de operación de Recope en colones por litro para cada producto para el 2018 (ET-081-2017).

- VII.** Que el 22 de junio de 2018, la IE mediante la resolución RIE-055-2018 publicada en el Alcance Digital N.º 124 a La Gaceta N.º116 del 28 de junio de 2018, fijó entre otras cosas el diferencial de precios que regirá en las tarifas que se fijan en julio y agosto de 2018 (ET-029-2018).
- VIII.** Que el 13 de julio de 2018, Recope mediante los oficios GAF-1025-2018 y EEF-0107-2018, solicitó fijación extraordinaria de precios de los combustibles y remitió copia de las facturas de importación de combustible utilizados por la flota pesquera nacional no deportiva, respectivamente (folios 1 al 95 y del 124 al 129).
- IX.** Que el 16 de julio de 2018, la IE mediante el oficio 1051-IE-2018 le otorgó admisibilidad y solicitó proceder con la consulta pública respectiva (folios del 140 al 142).
- X.** Que el 19 de julio de 2018, en La Gaceta N° 131 y los diarios nacionales: La Nación, La Teja y La Extra, se publicó la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 26 de julio de 2018 (folios del 150 al 156).
- XI.** Que el 23 de julio de 2018, Recope mediante los oficios GAF-1058-2018 y EEF-0113-2018 presentó las facturas de importación y los precios del asfalto y emulsión respectivamente (folios del 96 al 122).
- XII.** Que el 24 de julio de 2018, la IE mediante la resolución RIE-065-2018 fijó entre otras cosas, el margen vigente para el transporte de combustible limpio en ¢5,1999 para la zona básica y ¢0, 1310 para fuera de la zona básica y un flete promedio de ¢9,6405 por litro. Para el caso del jet-fuel y el Av-gas, se estableció un margen de comercialización para la estación de servicio -con flete incluido- de ¢16,2697 por litro. (corre agregado al expediente ET-018-2018).
- XIII.** Que el 27 de julio de 2018, mediante el oficio 3485-DGAU-2018, la Dirección General de Atención del Usuario (DGAU) remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que, [...] vencido el plazo establecido, no se recibieron posiciones [...] (corre agregado al expediente).
- XIV.** Que el 27 de julio de 2018, mediante el oficio 1106-IE-2018, la IE, analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos.

CONSIDERANDO

- I. Que del estudio técnico 1106-IE-2018, citado, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD TARIFARIA

De conformidad con la metodología vigente y aplicable al presente asunto, el cálculo del precio de cada uno de los combustibles se debe realizar con fecha de corte al segundo viernes de cada mes -13 de julio de 2018 en este caso-, con base en las siguientes variables y criterios de cálculo:

1. Precio FOB de referencia (Pr_{ij})

Se utilizaron los precios internacionales de los 15 días naturales anteriores a la fecha de corte de realización del estudio. Los precios están sustentados en el promedio simple de los 10 días hábiles de los precios FOB internacionales de cada uno de los productos derivados del petróleo, tomados de la bolsa de materias primas de Nueva York (NYMEX) -período de cálculo comprendido entre el 28 de junio y 12 de julio de 2018 ambos inclusive-. No obstante, se aclara que el 4 de julio no hubo cotización por ser feriado en USA, excepto para el Av-gas, caso en el que, si publicó precios para ese día feriado, así como para los sábados, razón por cual se cuenta con 13 registros durante este mismo período.

De este rango de precios se obtuvo un precio promedio por barril para cada tipo de producto. Dicho precio promedio a la fecha de corte se expresa en colones por litro, utilizando 158,987 litros por barril y el tipo de cambio promedio de venta para las operaciones con el sector público no bancario, correspondiente a los 15 días naturales anteriores al segundo viernes de cada mes, calculado por el Banco Central de Costa Rica para efecto de expresarlo en colones. El tipo de cambio promedio utilizado es de ₡567,99/\$, correspondiente al período comprendido entre el 28 de junio al 12 de julio de 2018, ambos inclusive.

Resumen de los Pr_{ij}

En el siguiente cuadro se detallan los precios promedios vigentes de los combustibles y los propuestos, tanto en US dólares por barril -unidad de compra venta a nivel internacional- como en colones por litro -unidad de compra venta a nivel nacional-.

Cuadro N.º 1
Comparativo de precios FOB promedio (en \$/bbl y ¢/l)

Producto	Pr _{ij}	Pr _{ij}	Diferencia	Pr _{ij}	Pr _{ij}	Diferencia
	(\$/bbl) RIE-065-2018	(\$/bbl) propuesta		(\$/bbl)	(¢/l) ¹ RIE-065-2018	
Gasolina RON 95	91,70	91,04	-0,66	327,40	325,26	-2,14
Gasolina RON 91	86,59	86,75	0,15	309,15	309,91	0,76
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	90,47	89,78	-0,69	323,00	320,76	-2,24
Diésel marino	97,15	97,75	0,59	346,86	349,21	2,35
Keroseno	89,42	89,13	-0,30	319,26	318,41	-0,85
Búnker	64,34	68,68	4,35	229,70	245,38	15,68
Búnker Térmico ICE	72,91	75,58	2,67	260,32	270,02	9,70
IFO 380	62,82	65,37	2,55	224,28	233,53	9,25
Asfalto	68,69	73,53	4,84	245,25	262,69	17,44
Diésel pesado o gasóleo	74,90	76,74	1,84	267,39	274,15	6,75
Emulsión asfáltica rápida (RR)	44,26	47,38	3,12	158,03	169,27	11,24
Emulsión asfáltica lenta (RL)	44,65	47,79	3,14	159,41	170,75	11,34
LPG (70-30)	39,72	42,85	3,14	141,79	153,09	11,30
LPG (rico en propano)	38,21	40,12	1,90	136,43	143,32	6,88
Av-Gas	133,91	128,13	-5,78	478,09	457,77	-20,33
Jet fuel A-1	89,42	89,13	-0,30	319,26	318,41	-0,85
Nafta Pesada	88,19	88,01	-0,18	314,86	314,41	-0,45

Factor de conversión 1 barril = 158,987 litros

¹ Tipo de cambio promedio: ¢567,62/US\$

² Tipo de cambio promedio: ¢567,99/US\$

Fuente: Intendencia de Energía.

De acuerdo con la información presentada en el cuadro anterior, al comparar los precios promedio internacionales de esta propuesta, respecto a los utilizados en la última fijación tarifaria (RIE-055-2018), se registró una leve variación de los productos con mayor consumo. Lo anterior se debe a que el mercado continúa en su proceso de ajuste, producto de las repercusiones de las sanciones interpuestas por Estados Unidos a Irán y Venezuela, así como, la reciente guerra comercial que empezó contra China. Según lo expuesto, el mercado del crudo está expectante, con una tendencia alcista, provocando afectación en el mercado de los productos refinados.

El 25 de abril de 2016, mediante la resolución RJD-070-2016, publicada en el Alcance N.º 70 de la Gaceta N.º 86 del 5 de mayo de 2016, se modificó la referencia del Asfalto descrita en la tabla 1 de la metodología vigente, leyéndose correctamente: [...] Selling Prices Asphalt Cement, Gulf Coast, Area Barge y/o Asphalt Cement Texas/Louisiana Gulf. Dato puede ser proporcionado por Recope. [...]

El 23 de julio de 2018, mediante el oficio EEF-0113-2018, Recope proporcionó los precios del asfalto y emulsión, para esta fijación tarifaria y de conformidad con lo dispuesto en la resolución RJD-070-2016, la IE utilizó como referencia los precios FOB internacional del Asfalto de “Selling Prices Asphalt Cement, Gulf Coast/Mid-South, Area Barge”, publicados en la revista Poten & Partners con reporte semanal.

Dichos precios se encuentran expresados en dólares de los Estados Unidos por tonelada corta (por sus siglas en inglés US\$/ST). No obstante, con el objetivo de expresar los precios internacionales en dólares de los Estados Unidos (US\$) por barril, esta Intendencia tomó un factor de conversión de la densidad del asfalto de 5,545 barril/tonelada corta, tras utilizar una densidad promedio anual de 1,0292 g/cm³ a 25°C, obtenida de los análisis fisicoquímicos del producto muestreado durante el 2017 en el plantel de Moín, a través del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), como parte del Programa de evaluación de calidad de los combustibles en planteles de Recope que lleva a cabo la IE.

La ecuación utilizada para determinar el factor de conversión fue:

$$(1 \text{ L}/1,0292 \text{ kg}) * (907,18 \text{ kg}/1 \text{ ton}) * (1 \text{ gal}/3,785 \text{ L}) * (1 \text{ barril}/42 \text{ gal}) = 5,545 \text{ barril/ton}$$

2. Margen de operación de Recope (K), otros ingresos prorrateados y rentabilidad sobre base tarifaria por producto

Mediante la resolución RIE-030-2018 del 23 de marzo de 2018, se aprobó entre otras cosas los otros ingresos prorrateados y la rentabilidad sobre base tarifaria para cada producto en colones por litro para el 2018 y mediante la resolución RIE-038-2018, del 27 de abril de 2018, que resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por Recope contra la resolución RIE-030-2018 entre otras cosas, se fijó el margen de operación de Recope, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 2
Cálculo de componentes de precio por producto 2018
(colones por litro)

Producto	K	OIP_{i,a}	RSBT_i
Gasolina RON 95	38,20	(0,01)	9,44
Gasolina RON 91	37,76	(0,01)	9,67
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	37,50	(0,01)	9,34
Diésel marino	29,95	(0,01)	0,00
Keroseno	39,11	(0,01)	8,50
Búnker	59,86	(0,01)	6,92
Búnker Térmico ICE	31,40	(0,01)	1,91
IFO-380	58,99	(0,01)	4,23
Asfaltos	96,73	(0,01)	12,91
Diésel pesado	32,71	(0,01)	6,33
Emulsión Asfáltica RR	65,16	(0,01)	15,59
Emulsión Asfáltica RL	69,28	(0,01)	15,59
LPG (mezcla 70-30)	55,19	(0,01)	12,10
LPG (rico en propano)	49,81	(0,01)	0,00
Av-gas	222,05	(0,01)	27,87
Jet fuel A-1	68,22	(0,01)	13,14
Nafta pesada	30,91	(0,01)	3,52

Fuente: RIE-030-2018 y RIE-038-2018

3. Ventas estimadas

En el expediente ET-034-2018 anexo N.º 3C, Recope presentó una explicación detallada sobre el procedimiento seguido para realizar la estimación de las ventas por producto de julio a octubre de 2018. El Área de Información y Mercados de la IE, realizó una evaluación de esta estimación y como resultado, se concluyó que la metodología utilizada por Recope es más precisa que la que se obtiene directamente de la aplicación del FORECAST PRO, considerando que los ajustes realizados minimizan la diferencia entre ventas reales y estimadas. En consecuencia, se utilizó el dato proporcionado por Recope.

4. Diferencial de precios ($Da_{i,j}$)

De acuerdo con la metodología vigente, el diferencial de precios $Da_{i,j}$ que se debe incorporar a los precios de los combustibles bimestralmente, se originó de las diferencias diarias entre el costo FOB del litro promedio de combustible en tanque versus el precio FOB promedio de referencia del combustible i del ajuste j , dividido entre el total de ventas estimadas por producto i para el periodo de ajuste j . Y se calculó utilizando las ecuaciones del apartado 5.6 de la metodología.

Mediante la resolución RIE-055-2018, publicada en Alcance Digital N.º 124 a La Gaceta N.º 116 del 28 de junio de 2018, se calculó el diferencial de precios que estará vigente en julio y agosto. El cuadro siguiente resume los cálculos de esta variable por producto, así como el costo por litro a incorporar en el precio plantel.

Cuadro N.º 3
Cálculo del diferencial de precios por litro

Producto	Monto (¢ / litro) (*)
Gasolina RON 95	(17,43)
Gasolina RON 91	(12,26)
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	(22,71)
Asfalto	(12,47)
LPG (mezcla 70-30)	(4,31)
Jet fuel A-1	(0,81)
Búnker	(10,56)
Búnker Térmico ICE	-
Av-gas	(39,37)

(*) Los montos negativos corresponden a rebajas en las tarifas.

Fuente: RIE-055-2018

5. Ajuste de la densidad para el GLP

De conformidad con lo indicado en la sección 2.1.4.1 y el Por Tanto VI y VII de la RIE-030-2018, para julio 2018 se realiza el ajuste volumétrico en cilindros de acuerdo con la densidad media (15°C y 1 atm) en plantas envasadoras, utilizando los datos del trimestre comprendido entre abril y junio 2018, tal y como se muestra a continuación:

Cuadro N.º 4
Litros de GLP por capacidad del cilindro

Capacidad del cilindro	Mezcla 70/30	Rico en propano
	Litros ajustados para julio 2018	
4,54 kg (10 lb)	8,7	9,0
9,07 kg (20 lb)	17,4	18,0
11,34 kg (25 lb)	21,8	22,5
15,88 kg (35 lb)	30,5	31,4
18,14 kg (40 lb)	34,9	35,9
20,41 kg (45 lb)	39,3	40,4
27,22 kg (60 lb)	52,3	53,9
45,36 kg (100 lb)	87,2	89,8

Fuente: Recope, Intendencia de Energía.

6. Subsidios

6.1. Flota pesquera nacional no deportiva

De acuerdo con la aplicación de la Ley N.º 9134 de Interpretación Auténtica del artículo 45 de la Ley 7384, creación del Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura, y sus reformas, de 16 de marzo de 1994 y del artículo 123 de la Ley de Pesca y Acuicultura N.º 8436 y sus reformas de 1 de marzo de 2005 y lo establecido en la resolución RJD-230-2015, se actualiza en los precios de los combustibles, el subsidio a la flota pesquera, calculado con base en la facturación real de compra de combustible de junio de 2018.

6.1.1. Determinación del “Si” a aplicar a las tarifas vigentes:

El valor del subsidio se determinó como la suma de todas las diferencias entre lo que está incluido en la tarifa vigente y los costos que la Ley N.º 9134 indica le corresponde pagar a este sector, de tal forma que se resten esas diferencias a las tarifas vigentes, para obtener el precio final de venta.

De conformidad con lo indicado en el párrafo anterior, se detallan a continuación únicamente los componentes que se deben actualizar cada mes:

i. Margen de Recope:

El precio plantel del diésel y la gasolina para venta al sector pesquero nacional no deportivo debe contemplar, únicamente: flete marítimo, seguro marítimo y costos de trasiego, almacenamiento, distribución; éstos de acuerdo con la última información disponible, en este caso, el estudio ordinario (RIE-038-2018). De conformidad con el método de cálculo del subsidio para pescadores, primero se calcula cada uno de los componentes de costo del margen absoluto de ambos productos -gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre - determinados en el estudio ordinario de margen de Recope. Se obtiene como resultado los nuevos valores a incorporar al margen ajustado de pescadores, tal y como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 5
Cálculo del margen de Recope a incluir en el precio de la flota pesquera
(colones por litro)

Gasolina RON 91		
Componente del margen	Margen total	Margen ajustado pescadores
Margen de Comercializador (Platt's) ¢/L	2,34	
Flete marítimo ¢/L	6,54	6,54
Seguro marítimo ¢/L	0,16	0,16
Costo marítimo ¢/L	0,42	
Pérdidas en tránsito \$/bbl	0,02	
Costos de trasiego almacenamiento y distribución	9,87	9,87
Costos de gerencias de apoyo	10,08	
Inventario de Seguridad en producto terminado	0,00	
Inversión (depreciación)	7,62	
Costos por demoras en embarques	0,32	
Transferencias	0,39	
Total	37,76	16,57

Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre		
Componente del margen	Margen total	Margen ajustado pescadores
Margen de Comercializador (Platt's) ¢/L	2,34	
Flete marítimo ¢/L	6,24	6,24
Seguro marítimo ¢/L	0,17	0,17
Costo marítimo ¢/L	0,39	
Pérdidas en tránsito \$/bbl	-0,07	
Costos de trasiego almacenamiento y distribución	10,11	10,11
Costos de gerencias de apoyo	10,08	
Inventario de Seguridad en producto terminado	0,00	
Inversión (depreciación)	7,54	
Costos por demoras en embarques	0,32	
Transferencias	0,39	
Total	37,50	16,52

Nota: El margen total es el margen de comercialización de Recope determinado en la resolución RIE-038-2018, el margen ajustado a pescadores refleja los únicos tres costos listados anteriormente de conformidad con la Ley N.º 9134.

Fuente: RIE-038-2018

Por consiguiente, las tarifas propuestas de gasolina RON 91 incluirían un margen de operación de ¢37,76 por litro, mientras que el cargo por margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ¢16,57 por litro, generando un diferencial de ¢21,19 por litro.

Para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, las tarifas propuestas incluirían un margen de operación de ¢37,50 por litro, mientras que el margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ¢16,52 por litro, generando un diferencial de ¢20,98 por litro.

ii. Monto de la factura de compra del combustible:

Se calculó las diferencias entre los precios FOB vigentes a la fecha de este informe y los precios promedio simple facturados de los embarques recibidos en junio de 2018, según facturas (folios del 82 al 95 y del 124 al 129).

Cuadro N.º 6
Diferencia entre el Pri_j y el precio facturado
(Facturas junio 2018)

Facturas pagadas en el último mes	Producto	Fecha de factura	\$ / bbl	Bbls	Total \$	Beneficiario	Embarque	
	Diésel 50 ppm de azufre	19/6/2018	\$84,12	300 431,96	25 271 441,97	Valero Marketing and Supply Co	056D192018	
	Diésel 50 ppm de azufre	29/6/2018	\$82,85	220 155,20	18 239 128,74	Valero Marketing and Supply Co	062D202018	
	Diésel 50 ppm de azufre	6/7/2018	\$86,01	229 343,34	19 726 778,17	Valero Marketing and Supply Co	067D212018	
	Gasolina RON 91	16/6/2018	\$82,85	150 005,26	12 427 224,62	Valero Marketing and Supply Co	055M122018	
	Gasolina RON 91	19/6/2018	\$80,76	160 195,90	12 937 748,17	Valero Marketing and Supply Co	059M132018	
	Gasolina RON 91	3/7/2018	\$78,56	130 194,65	10 228 261,53	Valero Marketing and Supply Co	061M142018	
	Diferencial de precios promedio							
	Producto	Pri promedio facturado \$	Pri vigente \$	dif /bbl \$	dif /L \$	dif /L ¢ (*)		
	Diésel 50 ppm de azufre	\$84,32	\$90,47	-\$6,15	-\$0,04	-21,96		
Gasolina RON 91	\$80,82	\$86,59	-\$5,77	-\$0,04	-20,62			

(*) Tipo de cambio promedio: ₡567,99/US\$

iii. Subsidio por litro de junio 2018:

Como resultado de lo anterior, el siguiente cuadro muestra el subsidio por litro para la gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre que vende Recope a la flota pesquera nacional no deportiva identificando el monto para cada ítem considerado:

Cuadro N.º 7
Cálculo del subsidio para la gasolina RON 91
y el Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre
para la flota pesquera nacional no deportiva
-junio de 2018-
(colones por litro)

Componentes del SC _{i,j} de gasolina RON 91 pescadores		Componentes del SC _{i,j} de Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	
Pri -facturación-	-20,62	Pri -facturación-	-21,96
K	-21,19	K	-20,98
SC_{i,j}	-41,80	SC_{i,j}	-42,94

Fuente: Intendencia de Energía

6.1.2. Asignación del subsidio cruzado a otros combustibles:

De conformidad con la resolución RJD-230-2015, el subsidio del combustible i lo pagarán únicamente los combustibles no subsidiados en el ajuste extraordinario j , a menos de que la normativa vigente al momento del cálculo estipule lo contrario. La participación del pago del subsidio será distribuida de conformidad con la ecuación 18 de la metodología vigente.

Dicha ecuación establece para ventas estimadas de productos mayores que cero; en caso de que no se estimen ventas de alguno de los productos i , el porcentaje del subsidio a aplicar sería cero.

6.1.3. Cálculo del valor total del subsidio

Una vez obtenido el monto del subsidio para pescadores por litro de gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, éste se multiplica por las ventas estimadas de esos productos durante agosto de 2018, con el fin de determinar el monto total a subsidiar.

Como resultado, el monto por litro a subsidiar, en agosto para la gasolina RON 91 para pescadores es de ¢41,80 y para el diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre de pescadores ¢42,94, tal y como se detalla a continuación.

Cuadro N.º 8
Cálculo del subsidio total a la flota pesquera nacional no deportiva (colones)

Subsidio	Monto del subsidio por litro a trasladar en agosto	Ventas estimadas a pescadores agosto¹	Subsidio a pescadores
Gasolina RON 91	-41,80	573 689	-23 982 993
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	-42,94	1 717 283	-73 736 588
Total		2 290 972,00	-97 719 581

Fuente: Intendencia de Energía

De conformidad con el cuadro anterior, el subsidio total a pescadores asciende a ¢97 719 581 a trasladar en agosto de 2018.

Una vez obtenido este monto se distribuye proporcionalmente, según las ventas estimadas de agosto de 2018 de todos los demás productos que expende Recope, con el fin de obtener el valor total del subsidio ($PS_{i,j}$), tal y como se muestra a continuación:

Cuadro N.º 9
Cálculo de la asignación del subsidio por producto

Producto	Recope: ventas junio 2018 ^a		Subsidio total ^c	Ventas agosto 2018 ^d	Subsidio €/litro
	Litros	Relativo ^b			
Gasolina RON 95	51 741 221	19,91	19 460 083	55 008 487	0,35
Gasolina RON 91	47 908 327	18,44	18 018 516	51 579 819	0,35
Gasolina RON 91 pescadores	320 683		-23 982 993	573 689	-41,80
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	91 681 560	35,29	34 481 806	99 299 338	0,35
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	1 026 996		-73 736 588	1 717 283	-42,94
Keroseno	516 191	0,20	194 142	649 483	0,30
Búnker	8 601 249	3,31	3 234 965	8 773 691	0,37
Búnker Térmico ICE*	-	0,00	-	-	-
lfo-380	-	0,00	-	-	-
Asfalto	8 517 085	3,28	3 203 310	9 231 100	0,35
Diésel pesado o gasóleo	820 016	0,32	308 411	832 337	0,37
Emulsión asfáltica rápida (RR)	1 634 003	0,63	614 555	1 266 671	0,49
Emulsión asfáltica lenta (RL)	125 967	0,05	47 377	95 392	0,50
LPG (70-30)	26 640 090	10,25	10 019 446	27 436 666	0,37
Av-Gas	99 900	0,04	37 573	118 537	0,32
Jet Fuel -A1	21 534 995	8,29	8 099 399	21 466 454	0,38
Nafta pesada	-	0,00	-	-	-
Total	261 168 284	100,00	0	278 048 947	

a/ Ventas reales tomadas del reporte de ventas de julio 2018.

b/ No incluye ventas a pescadores.

c/ Los montos negativos corresponden al subsidio al precio de los combustibles para la flota pesquera nacional no deportiva, mientras que los montos positivos corresponden al monto adicional que se debe cobrar en los demás productos, diferentes al destinado a la flota pesquera nacional no deportiva, para financiar el subsidio que se otorga al combustible que se le vende a ésta.

d/ Ventas estimadas ET-034-2018, anexo 3C.

*No se incluyen las ventas reales de Búnker Térmico ICE en mayo debido a que se estimó que en agosto no reporta ventas

Fuente: Intendencia de Energía.

6.2. Política sectorial mediante Decreto Ejecutivo N.º 39437-MINAE

Al actualizarse en este estudio tarifario las variables consideradas para mantener la relación con respecto al precio internacional similar a la vigente en el período 2008-2015 que indica la Política Sectorial dictada mediante Decreto Ejecutivo N.º 39437-MINAE, se debe recalcular el subsidio correspondiente:

Cuadro N.º 10
Porcentaje promedio del Prij sobre el precio plantel, 2008-2015

Producto	Porcentaje promedio Prij en PPC_i 2008-2015	Precio FOB	Precio plantel sin impuesto con nueva metodología	Precio plantel manteniendo la relación	Subsidio
Búnker	86,00	245,38	302,82	285,41	-17,40
Búnker Térmico ICE	85,00	270,02	304,19	318,11	13,92
Asfalto	85,00	262,69	361,07	310,00	-51,07
Emulsión asfáltica rápida RR	85,00	169,27	251,36	199,98	-51,38
Emulsión asfáltica lenta RL	85,00	170,75	256,97	201,73	-55,24
LPG (70-30)	86,00	153,09	217,30	177,56	-39,74
LPG (rico en propano)	89,00	143,32	194,00	160,71	-33,28

Fuente: Intendencia de Energía

El valor total se obtuvo multiplicando el valor del subsidio para cada producto por las ventas estimadas para agosto de 2018, el monto total a subsidiar asciende a ¢ 1 784 746 533,15 tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 11
Valor total del subsidio por producto

Producto	Subsidio cruzado	Ventas estimadas agosto 2018	Valor total del subsidio
Búnker	-17,40	8 773 691,00	(152 690 925,66)
Búnker Térmico ICE	13,92	-	-
Asfalto	-51,07	9 231 100,00	(471 392 252,50)
Emulsión asfáltica rápida RR	-51,38	1 266 671,00	(65 079 582,57)
Emulsión asfáltica lenta RL	-55,24	95 392,00	(5 269 100,60)
LPG (70-30)	-39,74	27 436 666,00	(1 090 314 671,81)
LPG (rico en propano)	-33,28	-	-
Total			(1 784 746 533,15)

Fuente: Intendencia de Energía

Según la política sectorial y la metodología vigente, este monto debe ser distribuido entre los demás productos no subsidiados, proporcionalmente a las ventas estimadas para agosto de 2018.

Cuadro N.° 12
Cálculo de la asignación del subsidio según la política sectorial, agosto 2018

Producto	Ventas estimadas (en litros) agosto 2018	Valor relativo	Total del subsidio (en colones)	Asignación del subsidio (¢/L)
Gasolina RON 95	55 008 487,00	24,03	428 802 341,79	7,80
Gasolina RON 91	51 579 819,00	22,53	402 075 177,53	7,80
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	99 299 338,00	43,37	774 058 531,60	7,80
Diésel marino	-	-	-	-
Keroseno	649 483,00	0,28	5 062 852,05	7,80
Búnker	8 773 691,00	-	-	-
Búnker Térmico ICE	-	-	-	-
IFO 380	-	-	-	-
Asfalto	9 231 100,00	-	-	-
Diésel pesado o gasóleo	832 337,00	0,36	6 488 236,17	7,80
Emulsión asfáltica rápida RR	1 266 671,00	-	-	-
Emulsión asfáltica lenta RL	95 392,00	-	-	-
LPG (70-30)	27 436 666,00	-	-	-
LPG (rico en propano)	-	-	-	-
Av-Gas	118 537,00	0,05	924 020,02	7,80
Jet fuel A-1	21 466 454,00	9,38	167 335 374,00	7,80
Nafta Pesada	-	0,00	-	-
Total	275 757 975,00	100	1 784 746 533,15	
Total (sin ventas de subsidiados)	228 954 455,00			

Fuente: Intendencia de Energía

VARIABLES CONSIDERADAS Y RESULTADOS

El siguiente cuadro muestra el resumen de las variables que componen los precios en plantel de distribución de Recope:

Cuadro N.º 13

Precio plantel sin impuesto final con las variables consideradas

PRODUCTO	Precio FOB Actual ⁽¹⁾ \$/ bbl	Precio FOB Actual ¢ / litro	Margen de operación de Recope ¢ / litro	Otros ingresos ¢ / litro	Otros ingresos prorrateados ¢ / litro	Diferencial de precio ¢ / litro	Ajuste por gastos de operación ¢ / litro	Ajuste por otros ingresos ¢ / litro	Canon de regulación ¢ / litro	Subsidio específico ¢ / litro	Pescadores			Política Sectorial		Rendimiento sobre base tarifaria ¢ / litro	Precio Plantel (sin impuesto) ¢ / litro
											Subsidio cruzado ¢ / litro	Asignación del subsidio ¢ / litro	Subsidio cruzado ¢ / litro	Asignación del subsidio ¢ / litro			
Gasolina RON 95	91,04	325,26	38,20	0,00	-0,01	-17,43	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,35	0,00	7,80	9,44	364,48	
Gasolina RON 91	86,75	309,91	37,76	0,00	-0,01	-12,26	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,35	0,00	7,80	9,67	354,07	
Gasolina RON 91 pescadores	86,75	309,91	37,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-41,80	-41,80	0,00	0,00	0,00	305,86	
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	89,78	320,76	37,50	0,00	-0,01	-22,71	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,35	0,00	7,80	9,34	353,89	
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	89,78	320,76	37,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-42,94	-42,94	0,00	0,00	0,00	315,32	
Diésel marino	97,75	349,21	29,95	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	380,02	
Keroseno	89,13	318,41	39,11	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,30	0,00	7,80	8,50	374,97	
Búnker	68,68	245,38	59,86	0,00	-0,01	-10,56	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,37	-17,40	0,00	6,92	285,41	
Búnker Térmico ICE	75,58	270,02	31,40	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,00	13,92	0,00	1,91	318,11	
IFO 380	65,37	233,53	58,99	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,23	297,60	
Asfalto	73,53	262,69	96,73	0,00	-0,01	-12,47	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,35	-51,07	0,00	12,91	310,00	
Diésel pesado o gasóleo	76,74	274,15	32,71	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,37	0,00	7,80	6,33	322,21	
Emulsión asfáltica rápida RR	47,38	169,27	65,16	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,49	-51,38	0,00	15,59	199,98	
Emulsión asfáltica lenta RL	47,79	170,75	69,28	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,50	-55,24	0,00	15,59	201,73	
LPG (mezcla 70-30)	42,85	153,09	55,19	0,00	-0,01	-4,31	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,37	-39,74	0,00	12,10	177,56	
LPG (rico en propano)	40,12	143,32	49,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,00	-33,28	0,00	0,00	160,71	
Av-Gas	128,13	457,77	222,05	0,00	-0,01	-39,37	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,32	0,00	7,80	27,87	677,28	
Jet fuel A-1	89,13	318,41	68,22	0,00	-0,01	-0,81	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,38	0,00	7,80	13,14	407,99	
Nafta Pesada	88,01	314,41	30,91	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,52	349,70	

⁽¹⁾ Fuente: Platts, a excepción del IFO 380, asfalto, diésel marino y emulsión asfáltica.

Tipo de cambio promedio: ¢567,99 Nota: Las diferencias en los decimales se deben a efectos de redondeo.

7. Impuesto único

De acuerdo con el Decreto Ejecutivo N.º 41036-H, publicado en el Alcance N°85 a La Gaceta N°73 del 26 de abril de 2018, el Ministerio de Hacienda, actualizó en un 0,59% el impuesto único a los combustibles según el siguiente detalle:

Cuadro N.º 14
Impuesto único a los combustibles

Tipo de combustible	Impuesto en colones por litro
Gasolina súper	254,25
Gasolina plus 91	242,75
Diésel 50 ppm de azufre	143,50
Asfalto	49,25
Emulsión asfáltica	37,00
Búnker	23,50
LPG -mezcla 70-30	49,25
Jet A-1	145,50
Av-gas	242,75
Keroseno	69,25
Diésel pesado	47,25
Nafta pesada	35,00

Fuente: Decreto Ejecutivo N.º 41036-H, publicado en el Alcance N°85 a La Gaceta N°73 del 26 de abril de 2018

8. Banda de precios para los combustibles que vende Recope en puertos y aeropuertos

La fijación del precio plantel de Recope en puertos y aeropuertos está dada por una banda. El rango está limitado por el cálculo de una desviación estándar, calculada con base en los últimos 300 datos de precios FOB en dólares por barril tomados de Platt's. Para el caso del Jet fuel A-1 los valores son tomados de la referencia pipeline de acuerdo con el fundamento dado en la resolución RJD-230-2015. Para el Av-gas se considera el promedio de las referencias Borger TX (código DA398KS), Pasadena Tx (código DA416ZX) y Baton Rouge LA (código DA115KS) y para el IFO- 380 la información es suministrada por Recope.

A la desviación estándar obtenida se le debe sumar o restar al precio internacional $-Pr_{ij}$, para establecer así su rango de variación. Una vez publicado en La Gaceta, Recope puede ajustar el Pr_{ij} diariamente según la fuente de información utilizada; luego adicionar los restantes factores que

componen el precio y así determinar el precio final de los combustibles en puertos y aeropuertos, siempre y cuando este nuevo P_{rij} determinado por Recope, no esté fuera de la banda establecida.

En el cuadro siguiente se muestran las desviaciones estándar para cada combustible, así como los demás valores que permiten determinar la banda de precio.

Cuadro N.° 15
Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel

Producto	Desviación estándar \$/ lit	Desviación estándar ¢ / lit	P_{rij} ¢ / lit	K_i ¢ / lit	D_i ¢ / lit	PS pesquera ¢ / lit	PS Sectorial ¢ / lit	Precio al consumidor	
								Límite inferior ¢ / lit	Límite Superior ¢ / lit
IFO-380	0,05	26,53	233,53	58,99	0,00	0,00	0,00	271,10	324,15
AV- GAS	0,04	23,43	457,77	222,05	-39,37	0,32	7,80	653,88	700,75
JET FUEL A-1	0,07	39,44	318,41	68,22	-0,81	0,38	7,80	368,58	447,45

Tipo de cambio promedio: ¢567,99/US\$

Fuente: Intendencia de Energía

La variación entre el cálculo presentado por Recope y el obtenido por esta Intendencia responde a la diferencia en el efecto de los subsidios a calcular.

9. Márgenes de comercialización

Según la resolución RIE-062-2013, publicada en el Alcance Digital N.° 118 a La Gaceta N.° 124 el 28 de junio de 2013, el margen de comercialización para estaciones de servicio mixtas y marinas a partir del 1 de mayo de 2015, se estableció en ¢48,3128 por litro.

El margen de comercialización del distribuidor sin punto fijo de venta -peddler- fue establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996, en un monto de ¢3,746 por litro.

Para el caso del flete de productos limpios, se fijó un monto promedio de ¢9,6405 por litro, mediante resolución RIE-065-2018. Para el caso del jet-fuel y el Av-gas, se estableció un margen de comercialización para la estación de servicio -con flete incluido- de ¢16,2697 por litro, mediante resolución RIE-065-2018 del 24 de julio de 2018.

Para el caso del flete de productos negros -sucios-, se considera la fórmula establecida en resolución RIE-079-2014 del 24 de octubre de 2014 publicada en el Alcance digital N.º 61 a La Gaceta N.º 208 del 29 de octubre de 2014.

Según la resolución RIE-048-2015, 2015 publicada en el Alcance Digital N.º 28 a La Gaceta N.º 82 del 29 de abril de 2015, el margen de comercialización para el envasador de GLP, se estableció en ¢54,033 por litro.

Según la resolución RIE-014-2018 del 23 de febrero de 2018, publicada en el Alcance Digital N.º 46 a La Gaceta N.º 39 del 1 de marzo de 2018, el margen de comercialización para el distribuidor y agencia de GLP, se estableció en ¢53,436 por litro y el margen de detallista de GLP, se estableció en ¢61,446 por litro.

III. POSICIONES A LA SOLICITUD TARIFARIA

La DGAU remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, mediante el oficio 3485-DGAU-2018 del 27 de julio de 2018, el cual indica que, vencido el plazo establecido, [...] no se recibieron posiciones [...] –corre agregado al expediente-.

IV. CONCLUSIONES

- 1. De conformidad con la resolución RJD-230-2015, en esta fijación extraordinaria se actualizaron las siguientes variables: 1. Precio promedio FOB de referencia internacional, 2. Tipo de cambio y 3. Subsidios.*
- 2. Se incorpora el ajuste lo resuelto en la RIE-065-2018 del 24 de julio de 2018, que entre otras cosas, fijó el margen vigente para el transporte de combustible limpio en ¢5,1999 para la zona básica y ¢0, 1310 para fuera de la zona básica y un flete promedio de ¢9,6405 por litro. Para el caso del jet-fuel y el Av-gas, se estableció un margen de comercialización para la estación de servicio -con flete incluido- de ¢16,2697 por litro. (corre agregado al expediente ET-018-2018).*

3. *Con base en la metodología aplicable, los valores, cálculos indicados y justificados en el apartado Análisis de la solicitud tarifaria del presente informe, se concluye que deben ajustarse los precios de todos los productos derivados de hidrocarburos, tal y como se indica en el apartado de recomendaciones.*

[...]

- II. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es, fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos, tal y como se dispone;

**POR TANTO
EL INTENDENTE DE ENERGÍA
RESUELVE:**

- I. Fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos, según el siguiente detalle:

a. Precios en planteles de abasto:

**PRECIOS PLANTEL RECOPE
-colones por litro-**

Producto	Precio sin impuesto	Precio con impuesto ⁽³⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	364,48	618,73
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	354,07	596,82
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	353,89	497,39
Diésel marino	380,02	523,52
Keroseno ⁽¹⁾	374,97	444,22
Búnker ⁽²⁾	285,41	308,91
Búnker Térmico ICE ⁽²⁾	318,11	341,61
IFO 380 ⁽²⁾	297,60	297,60
Asfalto ⁽²⁾	310,00	359,25
Diésel pesado o gasóleo ⁽²⁾	322,21	369,46
Emulsión asfáltica rápida RR ⁽²⁾	199,98	236,98
Emulsión asfáltica lenta RL ⁽²⁾	201,73	238,73
LPG (mezcla 70-30)	177,56	226,81
LPG (rico en propano)	160,71	209,96
Av-Gas ⁽¹⁾	677,28	920,03
Jet fuel A-1 ⁽¹⁾	407,99	553,49
Nafta Pesada ⁽¹⁾	349,70	384,70

⁽¹⁾ Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante resolución RIE-065-2018 del 24 de julio de 2018.

⁽²⁾ Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en resolución RIE-079-2014 del 24 de octubre de 2014 publicada en el Alcance digital N.º 61 de La Gaceta N.º 208 del 29 de octubre de 2014.

⁽³⁾ Se exceptúa del pago de este impuesto, el producto destinado a abastecer las líneas aéreas y los buques mercantes o de pasajeros en líneas comerciales, todas de servicio internacional; asimismo, el combustible que utiliza la Asociación Cruz Roja Costarricense, así como la flota de pescadores nacionales para la actividad de pesca no deportiva, de conformidad con la Ley N.º 7384 y el artículo 1 de la Ley N.º 8114

b. Precios a la flota pesquera nacional no deportiva exonerado del impuesto único a los combustibles:

**PRECIOS A LA FLOTA PESQUERA NACIONAL NO
DEPORTIVA ⁽¹⁾
-colones por litro-**

Producto	Precio Plantel sin impuesto
Gasolina RON 91	305,86
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	315,32

⁽¹⁾ Según lo dispuesto en la Ley 9134 de interpretación Auténtica del artículo 45 de la Ley 7384 de INCOPESCA y la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias

c. Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo:

**PRECIOS CONSUMIDOR FINAL EN ESTACIONES DE SERVICIO
-colones por litro-**

Producto	Precio con impuesto ⁽³⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	677,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	655,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	555,00
Keroseno ⁽¹⁾	502,00
Av-Gas ⁽²⁾	936,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	570,00

⁽¹⁾ El precio final contempla un margen de comercialización de 48,3128/litro y flete promedio de 9,6405/litro, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RIE-062-2013 de 25 de junio de 2013 y RIE-065-2018 del 24 de julio de 2018, respectivamente.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de 16,2697/litro, establecidos mediante resolución RIE-065-2018 del 24 de julio de 2018.

⁽³⁾ Redondeado al colón más próximo.

d. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final-:

**PRECIOS DEL DISTRIBUIDOR DE COMBUSTIBLES SIN PUNTO
FIJO
A CONSUMIDOR FINAL
-colones por litro-**

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Gasolina RON 95	622,48
Gasolina RON 91	600,57
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	501,14
Keroseno	447,97
Búnker	312,66
Asfalto	363,00
Diésel pesado	373,20
Emulsión asfáltica rápida RR	240,73
Emulsión asfáltica lenta RL	242,48
Nafta Pesada	388,44

⁽¹⁾ Incluye un margen total de 3,746 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996.

Se excluyen el IFO 380, Gas Licuado del Petróleo, Av-gas y Jet A-1 general de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta N.º 235 del 5 de diciembre de 2003 y Voto constitucional 2005-02238 del 2 de marzo de 2005.

**e. Precios del gas licuado del petróleo –LPG- al consumidor final
mezcla 70-30:**

**PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE
DISTRIBUCION**

-mezcla propano butano-

-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único-⁽¹⁾

Tipos de envase	Precio a facturar por el envasador⁽²⁾	Precio a facturar por distribuidor y agencias⁽³⁾	Precio a facturar por detallistas⁽⁴⁾
Tanques fijos <i>-por litro-</i>	280,84	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	2 450,00	2 916,00	3 452,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	4 900,00	5 832,00	6 904,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	6 125,00	7 290,00	8 630,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	8 575,00	10 206,00	12 082,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	9 799,00	11 664,00	13 808,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	11 024,00	13 122,00	15 534,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	14 699,00	17 496,00	20 712,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	24 499,00	29 160,00	34 520,00
Estación de servicio mixta <i>(por litro)</i> ⁽⁵⁾		(*)	329,00

(*) No se comercializa en esos puntos de ventas.

(1) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N.º 65 del 2 de abril de 2001.

(2) Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015, publicada en el Alcance Digital N.º 28 a La Gaceta N.º 82 del 29 de abril de 2015.

(3) Incluye el margen de distribuidor y agencia de 53,436/litro establecido mediante resolución RIE-014-2018 del 23 de febrero de 2018

(4) Incluye el margen de detallista de 61,446/litro establecido mediante resolución RIE-014-2018 del 23 de febrero de 2018

(5) Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015 y 48,3128/litro para estación de servicio mixta, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013.

f. Precios del gas licuado del petróleo –LPG- rico en propano al consumidor final:
PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO RICO EN PROPANO POR TIPO DE ENVASE
Y CADENA DE DISTRIBUCION
-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único- (1)

Tipos de envase	Precio a facturar por el envasador (2)	Precio a facturar por distribuidor y agencias (3)	Precio a facturar por detallistas (4)
Tanques fijos <i>-por litro-</i>	264,00	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	2 371,00	2 851,00	3 403,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	4 742,00	5 702,00	6 806,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	5 928,00	7 128,00	8 508,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	8 299,00	9 979,00	11 911,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	9 485,00	11 405,00	13 612,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	10 671,00	12 830,00	15 314,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	14 227,00	17 107,00	20 419,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	23 712,00	28 512,00	34 031,00
Estación de servicio mixta <i>-por litro- (5)</i>		(*)	312,00

(*) No se comercializa en esos puntos de ventas.

(1) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N.º 65 del 2 de abril de 2001.

(2) Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015, publicada en el Alcance Digital N.º 28 a La Gaceta N.º 82 del 29 de abril de 2015.

(3) Incluye el margen de distribuidor y agencia de ¢53,436/litro establecido mediante resolución RIE-014-2018 del 23 de febrero de 2018

(4) Incluye el margen de detallista de ¢61,446/litro establecido mediante resolución RIE-014-2018 del 23 de febrero de 2018

(5) Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015 y 48,3128/litro para estación de servicio mixta, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013.

g. Para los productos IFO-380, Av-gas y jet fuel que expende Recope en puertos y aeropuertos, los siguientes límites a la banda tarifaria:

Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas y Jet fuel A-1

Producto	¢/L	
	Límite inferior	Límite superior
IFO 380	271,10	324,15
Av-gas	653,88	700,75
Jet fuel A-1	368,58	447,45
<i>Tipo de cambio</i>	<i>¢567,62</i>	

- II. Indicarle a Recope que se mantienen los requerimientos de información establecidos en resoluciones anteriores.
- III. La presente resolución modifica las tarifas fijadas por la Intendencia de Energía en la resolución RIE-065-2018 del 24 de julio de 2018.
- IV. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley General de la Administración Pública (*LGAP*) se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante el Intendente de Energía, a quien corresponde resolverlo y los de apelación y de revisión podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la *LGAP*, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE

MARIO MORA QUIRÓS
INTENDENTE DE ENERGÍA

1 vez.—O. C. N° 9006-2018.—Solicitud N° 140-2018.—(IN2018265509).

RIT-099-2018

San José, a las 10:00 horas del 24 de julio de 2018

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SEGUNDA ADICIÓN A LA RESOLUCIÓN RIT-048-2018 DEL 10 DE ABRIL DE 2018, PUBLICADA EN EL ALCANCE N° 76 DE LA GACETA N° 65 DEL 16 DE ABRIL DE 2018, RELACIONADA CON EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS A NIVEL NACIONAL.

EXPEDIENTE ET-001-2018

RESULTANDOS:

- I. Mediante la resolución 034-RIT-2015 del 7 de mayo del 2015, publicada en el Alcance Digital N° 34 de La Gaceta 92 del 14 de mayo de 2015, se ordena a los permisionarios del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, a que remitan a la Aresep por medio de su página web, informes estadísticos y variables operativas.
- II. Mediante la resolución 131-RIT-2015 del 21 de octubre de 2015, publicada en el Alcance Digital N° 88 de La Gaceta N° 209 del 28 de octubre de 2015, se establecieron una serie de disposiciones adicionales a las establecidas en la resolución 034-RIT-2015, relacionadas con el envío de información estadística y variables operativas.
- III. Mediante la resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016 publicada en el Alcance N°45 de La Gaceta N°55 del 18 de marzo de 2016, se varían aspectos de las resoluciones 034-RIT-2015 y 131-RIT-2015, relacionados con la modificación de información remitida y los estados financieros.
- IV. La Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús, aprobada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero del 2016, publicada en el Alcance N°35 de La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, establece que los operadores deben migrar de sistemas de conteo manuales hacia sistemas automatizados de conteo de pasajeros, cuyas características mínimas de software y hardware permitan enviar, de manera remota (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre

otros) a la Aresep, los datos de pasajeros movilizados en forma desagregada por ruta, ramal, fraccionamiento, parada, autobús, sentido, fecha y tipo de usuario (regular y adulto mayor).

- V.** Mediante el oficio 179-RG-2017 del 28 de febrero de 2017, se presenta el Sistema de Información Regulatoria (SIR) a los prestadores de los servicios públicos.
- VI.** La Intendencia de Transporte, por oficio 1586-IT-2017 del 26 de octubre de 2017, emite “Informe acerca de la remisión de información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros (SCP), para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús” (folios 039 a 074 del expediente OT-386-2017).
- VII.** En la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre del 2017, publicada en el Alcance N°261 del Diario Oficial La Gaceta del 31 de octubre de 2017, se procede a instruir a los prestadores de los servicios de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para que en un plazo máximo de 6 meses a partir de la publicación de esa resolución, implementen el Módulo de Carga de Información de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (MCSCP).
- VIII.** En el informe 628-IT-2018 del 6 de abril de 2018, se describen los hallazgos encontrados en el proceso de implementación del MCSCP relacionados con la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús (Folios 266 al 302 del expediente OT-386-2017).
- IX.** La Intendencia de Transporte, por medio del oficio 643-IT-2018 del 9 de abril de 2018, traslada a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, los hallazgos descritos en el oficio 628-IT-2018 respecto al proceso de implementación del MCSCP relacionado con la Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús (folios 303 al 341 del expediente OT-386-2017).
- X.** Mediante la resolución RIT-048-2018 del 10 de abril del 2018, publicada en el Alcance N° 76 de La Gaceta N° 65 del 16 de abril de 2018, la Intendencia de Transporte resuelve establecer un incremento de 3,45% sobre las tarifas a nivel nacional para el transporte remunerado de personas, modalidad autobús, para el primer semestre del 2018 (folios 2150 a 2304 del expediente administrativo).
- XI.** En el Por tanto III de la resolución RIT-048-2018 se dispuso conceder un plazo de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la publicación de dicha resolución en el Diario La Gaceta, a los

permisionarios que no obtuvieron el ajuste tarifario correspondiente, lo anterior a efecto de que procedan a corregir la omisión o el atraso en el cumplimiento de alguna de las obligaciones legales.

- XII.** En los Por Tanto IV y V de la resolución RIT-048-2018, se establecen las modificaciones a los estándares técnicos de conformidad con los hallazgos encontrados en el proceso de implementación del MCSCP, y se procede a instruir a los prestadores de los servicios de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para que lo implementen en un plazo máximo de 6 meses a partir de la publicación de esa resolución.
- XIII.** Mediante la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril de 2018, de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (acuerdo 05-23-2018 del acta de la Sesión Extraordinaria 23-2018), publicada en el Alcance N°88 del diario oficial La Gaceta N°77 del 3 de mayo de 2018, se modifica parcialmente la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús. Debido a que el número de resolución no fue consignado en este Alcance Digital, se publicó una Fe de Erratas en el Alcance N°90 del Diario Oficial La Gaceta N°78 del 4 de mayo de 2018.
- XIV.** Mediante resolución RIT-061-2018 del 25 de abril de 2018, publicada en el Alcance N° 89 de La Gaceta N° 77 del 3 de mayo de 2018, el Intendente de Transporte resuelve la primera adición a la resolución RIT-048-2018 contemplando a aquellas empresas que no habían recibido el ajuste tarifario pertinente en virtud del incumplimiento de alguna de las obligaciones legales establecidas (folios 2570 al 2637 del expediente administrativo).
- XV.** El 26 de abril de 2018 y el 30 de mayo de 2018, mediante oficios 812-IT-2018/50934 y 1189-IT-2018/54914 respectivamente, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección de Finanzas la actualización del estado de cumplimiento con el pago del canon de regulación de los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, al IV trimestre del 2017 (folio 2566 y folios 2872 al 2873 del expediente administrativo).
- XVI.** El 26 de abril de 2018 y el 30 de mayo de 2018, mediante oficios 813-IT-2018/50935 y 1190-IT-2018/54915 respectivamente, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección General de Atención al Usuario actualización del estado de cumplimiento con el informe de quejas y denuncias de los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, al II semestre del 2017 y con fecha de

corte al 4 de mayo y 29 de mayo de 2018 (folio 2567 y folios 2874 al 2875 del expediente administrativo).

- XVII.** El 26 de abril de 2018 y el 30 de mayo de 2018, mediante oficios 814-IT-2018/50939 y 1191-IT-2018/54916 respectivamente, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección General de Tributación certificación de estado de cumplimiento de las obligaciones tributarias de los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, que se encontraban morosos con esta obligación, con cortes al 4 de mayo de 2018 y 29 de mayo de 2018 (folios 2645 al 2648 y folios 2876 al 2882 del expediente administrativo).
- XVIII.** El 7 de mayo de 2018 y el 6 de junio de 2018, mediante oficios 1944-DGAU-2018/51966 y 2611-DGAU-2018/55819 respectivamente, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) remite la información solicitada mediante los oficios 813-IT-2018/50935 y 1190-IT-2018/54915, los cuales corren agregados al expediente administrativo.
- XIX.** El 7 de mayo de 2018 y el 1 de junio de 2018, la Dirección de Finanzas mediante oficios 802-DF-2018 y 905-DF-2018 respectivamente remite el listado de operadores en mora con corte al 4 de mayo y 29 de mayo de 2018 (folios 2744 al 2745 y folios 2883 al 2884).
- XX.** El 11 de mayo de 2018 y 8 de junio de 2018, la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, mediante oficios SPSCA-025-2018 y SPSCA-031-2018 certifica la situación tributaria de las empresas consultadas mediante los oficios 814-IT-2018/50939 y 1191-IT-2018/54916 (folio 2752 y folio 2885).
- XXI.** El 30 de mayo de 2018, la Intendencia de Transporte consulta el Sistema de Atención al Usuario (SAU), sistema en el cual se registra toda la información que ingresa a la Aresep y en el expediente administrativo ET-001-2018, se verifica la presentación de Estados Financieros del periodo 2016-2017 de los prestadores del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.
- XXII.** El 30 de mayo de 2018, la Intendencia de Transporte consulta la plataforma de interoperabilidad de datos del Gobierno Digital y consulta con las instituciones competentes, a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales de aquellas empresas que no habían recibido el ajuste tarifario extraordinario a nivel nacional correspondiente al I semestre del 2018, y que fueron excluidas de las resoluciones RIT-048-2018 y RIT-061-2018.

- XXIII.** El 30 de mayo de 2018, la Intendencia de Transporte verifica en el Sistema de Información Regulatoria en línea, el cumplimiento por parte de los prestadores del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, de la presentación de los informes estadísticos mensuales del periodo comprendido entre febrero 2017 y enero 2018.
- XXIV.** El 30 de mayo de 2018, la Intendencia de Transporte verifica el cumplimiento de lo dispuesto en las resoluciones de fijaciones tarifarias individuales por parte de los prestadores del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para el período comprendido entre el 2014 y el 2017.
- XXV.** La información aportada por los operadores del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, al expediente ET-001-2018, fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe con oficio 1286-IT-2018/56406 del 12 de junio del 2018, que corre agregado al expediente.
- XXVI.** Mediante el oficio 517-RG-2018 del 20 de junio de 2018, se presenta el SIR a los prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús y se indica que este sistema sustituirá al sistema INTRAN que se ha utilizado para la remisión de estadísticas y variables operativas.
- XXVII.** La modificación parcial en la Metodología de Fijación Tarifaria Ordinaria para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús, así como la implementación del Sistema de Información Regulatoria para este servicio, se consideran en el informe 1416-IT-2018/59231 del 5 de julio de 2018 que corre agregado al expediente.
- XXVIII.** Cumpliendo los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- XXIX.** Se han cumplido en los plazos y procedimientos las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Posterior a la publicación de la resolución RIT-048-2018 en el diario oficial La Gaceta, y de acuerdo a lo dispuesto el Por Tanto III de dicha resolución, algunos prestadores del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, que no recibieron el ajuste de 3,45% otorgado en la resolución de marras, por no cumplir

al momento del dictado de la misma con alguna de las obligaciones legales establecidas, acreditaron al expediente administrativo ET-001-2018 documentación con la que demuestran estar al día con las obligaciones y consecuentemente solicitan el ajuste tarifario correspondiente.

- II. Mediante resolución RIT-061-2018 el Intendente de Transporte aprobó una primera adición a la resolución RIT-048-2018 para cumplir parcialmente con lo establecido en el Por Tanto III de dicha resolución, quedando una última revisión del cumplimiento de obligaciones por parte de los prestadores del servicio con fecha de corte al 29 de mayo de 2018.
- III. Conviene extraer del informe 1286-IT-2018/56406 del 12 de junio del 2018, que sirve de base para la presente resolución :

“(…)

B. Análisis

La Intendencia de Transporte en concordancia con lo establecido en el Por Tanto III de la resolución RIT-048-2018, y en virtud de la información aportada por los operadores del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, que acreditaban estar al día en el cumplimiento de las obligaciones legales establecidas, procedió a verificar el estado de cumplimiento de aquellos operadores que no fueron considerados en el ajuste tarifario extraordinario a nivel nacional correspondiente al I semestre del 2018, considerando ya aquellas empresas que recibieron posteriormente el ajuste en la resolución RIT-061-2018 . La verificación se realizó según el siguiente detalle:

a) Título habilitante por parte del Consejo de Transporte Público (CTP):

SI	<i>Indica que cumple con tener título habilitante otorgado por parte del CTP. En caso de ser concesionaria, su contrato debe contar con el refrendo de la Aresep. En caso de permiso solo se requiere acuerdo de autorización de prestación del servicio bajo esta figura, dado por el CTP.</i>
No	<i>Indica que no cumple con tener título habilitante. En caso de ser concesionaria, el título habilitante es el contrato debidamente firmado y refrendado por la ARESEP. No contar con ese requisito hace que se incumpla con un requerimiento de la metodología extraordinaria.</i>

b) Canon de Aresep:

SI	<i>Indica que se encuentra al día con el pago del canon de regulación de Aresep al IV trimestre del 2017.</i>
No	<i>Indica que se encuentra en estado de morosidad con el pago del canon de regulación de Aresep al IV trimestre del 2017.</i>

c) Pago de cargas sociales de la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS):

SI	<i>Indica que se encuentra al día con el pago de las cargas sociales de la CCSS.</i>
No	<i>Indica que se encuentra en estado de morosidad con el pago de las cargas sociales de la CCSS.</i>

d) Pago del Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf):

SI	<i>Indica que se encuentra al día con el pago de Fodesaf.</i>
No	<i>Indica que se encuentra en estado de morosidad con el pago de Fodesaf.</i>

e) Pago del impuesto a las personas jurídicas (Ley 9024):

SI	<i>Indica que se encuentra al día con el pago del impuesto a las personas jurídicas.</i>
No	<i>Indica que se encuentra en estado de morosidad con el pago del impuesto a las personas jurídicas</i>

f) Póliza del Instituto Nacional de Seguros (INS):

SI	<i>Indica que cumple con tener póliza de riesgos del trabajo.</i>
No	<i>Indica que no cumple con tener póliza de riesgos del trabajo.</i>

g) Pago de impuesto en materia tributaria (Tributación del Ministerio de Hacienda):

SI	<i>Indica que se encuentra al día con el pago de las obligaciones en materia tributaria ante el Ministerio de Hacienda.</i>
No	<i>Indica que se encuentra en estado de morosidad con el pago de las obligaciones en materia tributaria ante el Ministerio de Hacienda.</i>

h) Presentación de informes estadísticos mensuales al mes de enero 2018:

SI	<i>Indica que consta en el sistema de información regulatoria en línea la presentación de los informes estadísticos mensuales del periodo comprendido entre febrero 2017 a enero 2018.</i>
No	<i>Indica que no han sido presentados los informes estadísticos mensuales al sistema de información regulatoria en línea en forma total o parcial para el periodo comprendido entre febrero 2017 a enero 2018.</i>

i) Presentación de Estados Financieros del periodo 2016-2017:

SI	<i>Indica que consta en el expediente de Requisitos de Admisibilidad (RA) la presentación de los Estados Financieros certificados o auditados del periodo 2016-2017.</i>
No	<i>Indica que no consta en el expediente de Requisitos de Admisibilidad (RA) la presentación de los Estados Financieros certificados o auditados del periodo 2016-2017.</i>

j) Presentación del Informe de Quejas y Denuncias al II Semestre de 2017:

SI	<i>Indica que el prestador del servicio presentó el informe de quejas y denuncias correspondiente al II Semestre de 2017.</i>
No	<i>Indica que se encuentra en estado de morosidad con la presentación del informe de quejas y denuncias al II Semestre de 2017.</i>

k) Cumplimiento de las condiciones impuestas en las resoluciones tarifarias anteriores:

SI	<i>Indica que se cumplió con las condiciones impuestas en resoluciones anteriores.</i>
No	<i>Indica que no se cumplió con las condiciones impuestas en resoluciones anteriores.</i>

l) Cumplimiento para el ajuste tarifario:

SI	<i>Indica que cumple con todas las obligaciones y condiciones señaladas en los puntos de la a) a la k).</i>
No	<i>Indica que no cumple con una o más de las obligaciones y condiciones señaladas en los puntos de la a) a la k).</i>

La verificación de cada uno de los ítems descritos, puede observarse en la hoja de cálculo tarifario (archivo en formato Excel) que sustenta el presente informe, en la pestaña denominada: “Verificación de obligaciones”. En cada caso, basta ubicar la ruta y la empresa y revisar el cumplimiento de cada una de las obligaciones.

Con base en las obligaciones indicadas anteriormente, se realizó la revisión de la documentación aportada por los prestadores del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús al expediente administrativo ET-001-2018, así como la información remitida por la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, la Dirección General de Atención al Usuario y la Dirección de Finanzas de la Aresop, donde se verifica que los siguientes operadores aportaron documentación con la que demuestran que sí cumplen con las obligaciones legales para obtener el ajuste tarifario, o bien aportaron la información necesaria para corregir la omisión de estas:

Código de ruta	Descripción	Operador
08	SAN JOSE-RUTA PERIFERICA	DISCAR S.A.
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL- COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	BARRANTES Y ELIZONDO, LIMITADA
225-A	ALAJUELA-PLYWOOD Y VICEVERSA	TRANSPORTES MONTECILLOS DE ALAJUELA S.A.
323	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS-LA LIMA-OCHOMOGO	TRANSPORTES UNIDOS SAN NICOLAS S.A.
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	HERMANOS MÉNDEZ CASTRO S.A.
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	HERMANOS MÉNDEZ CASTRO S.A.
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	SERVICIOS URBANOS DE OREAMUNO S.A.
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRANSPORTES HERMANOS CHACÓN S.A.
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	EDUARDO BARRANTES CAMPOS
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	EDUARDO BARRANTES CAMPOS
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	EDUARDO BARRANTES CAMPOS
644	PUERTO JIMÉNEZ-LA PALMA-PUERTO ESCONDIDO Y VICEVERSA	AUTOTRANSPORTES OSA PENINSULA OMB. LTDA
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	HERMANOS MOXGLAN S.A.
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	TRANSPORTES EL PUMA PARDO S.A.
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	COOPETRACA R.L.

Con fundamento a lo arriba señalado lo procedente es ajustar las tarifas de las rutas indicadas en un 3,45% según se detalla:

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
08	SAN JOSE-RUTA PERIFERICA	SAN JOSE-RUTA PERIFERICA	345	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-BAJOS DEL RIO	425	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-LA ANGOSTURA	425	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-CENIZAS	255	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-PAVONES	185	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	TARIFA MINIMA	185	0
225-A	ALAJUELA-PLYWOOD Y VICEVERSA	ALAJUELA-MONTECILLOS	135	0
225-A	ALAJUELA-PLYWOOD Y VICEVERSA	ALAJUELA-PLYWOOD	140	0
323	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS-LA LIMA-OCHOMOGO	CARTAGO-OCHOMOGO	310	0
323	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS-LA LIMA-OCHOMOGO	CARTAGO-LA LIMA	310	0
323	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS-LA LIMA-OCHOMOGO	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS	310	0
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	4835	3625
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	CIUDAD QUESADA-SAN JOSE	2075	1555
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	GUATUSO-FLORENCIA	1865	1400
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	CIUDAD QUESADA-NARANJO	990	495
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	UPALA-GUATUSO	1260	630
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	FLORENCIA-CIUDAD QUESADA	305	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-BOCA TAPADA	360	180

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-HACIENDA TRES AMIGOS	320	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-EL OJOCHE	190	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-SAHINO	160	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-CRUCE DEL PALMAR	140	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-CRUCE PIEDRA ALEGRE	125	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-LA LEGUA	105	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-CRUCE LOS ANGELES	90	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-PIEDRA ALEGRE	205	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-SANTA ELENA	175	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-COOPE ISABEL	135	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-CENTRO LOS ANGELES	115	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-EL ENCANTO	105	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	TARIFA MINIMA	90	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANTA PABLO DE OREAMUNO	760	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	550	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	540	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	SAN GERARDO-SAN PABLO	240	0

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	240	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	240	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-CONCEPCION	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-SAN FRANCISCO	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	PERIFÉRICA TRES RÍOS-SAN FRANCISCO-FRANCO	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-CONCEPCIÓN-BARRIO LOS ANGELES	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-FRANCO COSTARRICENSE	305	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-PLAYA ZANCUDO	1580	790
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-LA VIRGEN	1020	510
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-LA ESPERANZA	865	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-CONTE	755	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-ESTRELLA	705	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-LA VACA	485	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-BELLA LUZ	550	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-TAMARINDO	390	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-EL ROBLE	425	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-CAUCHO	255	0
691	GOLFITO-RÍO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-RÍO CLARO DE PAVONES	2185	1640
691	GOLFITO-RÍO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-PAVONES	1715	1285
691	GOLFITO-RÍO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-CUERVITO	1490	745
691	GOLFITO-RÍO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-CRUCES DE CONTE	1245	625
691	GOLFITO-RÍO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-LA ESCUADRA	1130	565
691	GOLFITO-RÍO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-JARDIN	1020	510

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-CRUCÉ A CAMPIÑA	880	440
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-PUEBLO NUEVO	715	360
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-HIGUERONES	570	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-PLAYA ZANCUDO	2185	1640
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA VIRGEN	1715	1285
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA ESPERANZA	1500	1125
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-CONTE	1490	745
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA ESTRELLA	1245	625
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-BELLA LUZ	1245	625
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-CRUCÉ NARANJO	1025	515
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-TAMARINDO	970	485
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA BAMBU	900	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-KM 25	555	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-CRUCÉ PUEBLO NUEVO	475	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA CHANCHERA	370	0
644	PUERTO JIMÉNEZ-LA PALMA-PUERTO ESCONDIDO Y VICEVERSA	PUERTO JIMÉNEZ-LA PALMA-PUERTO ESCONDIDO Y VICEVERSA	940	470
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-SANTA ROSA	810	405

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-GUADALAJARA	760	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-SAN RAFAEL	715	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-EL SOCORRO	605	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-SANTA MARTA	445	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-EL CEIBO	270	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	TARIFA MINIMA	195	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	445	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-GERMANIA	430	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-CRUCE A LA FLORIDA	370	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-SAN ISIDRO	340	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-LA HEREDIANA	330	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-LA FRANCIA	290	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-EL CAIRO	270	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SAN ANTONIO-PASCUA	SIQUIRRES-PASCUA	1770	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SAN ANTONIO-PASCUA	SIQUIRRES-SAN ANTONIO	1185	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SAN ANTONIO-PASCUA	SIQUIRRES-LOMAS	790	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-SEIS AMIGOS	1265	635

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-SIETE MILLAS	820	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-EL PEJE	695	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-PORTON IBERIA	760	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-LA FLORIDA	515	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-TRES MILLAS	535	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-CALLE FUENTES ARRIBA	355	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-LUSIANA	475	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-CALLE FUENTES ABAJO	320	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-EL CAIRO	305	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	TARIFA MINIMA	305	0
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-PUERTO LINDO	1025	515
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-ZAPOTE	760	380
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-SARDINA	615	310
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-LINDA VISTA	515	260
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-COCORI	435	220
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-CEDRAL	260	0
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-SAN ISIDRO	155	0

(...)"

IV. Conviene extraer del informe 1416-IT-2018/59231 del 5 de julio del 2018, lo siguiente:

"(...)

B. MARCO LEGAL

Relativo a la obligatoriedad por parte de los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, de entregar la información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593) establece en el artículo 5 que es función de la Aresep fijar precios y tarifas y fiscalizar contable y financieramente el servicio de cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.

El artículo 6 de la Ley 7593, establece que le corresponde a la Autoridad Reguladora:

“Regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean las inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos y gastos efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida.”

Por otro lado, el artículo 14 de ese mismo cuerpo normativo establece las siguientes obligaciones a los prestadores:

- “c) Suministrar oportunamente, a la Autoridad Reguladora, la información que les solicite, relativa a la prestación del servicio.*
- d) Presentar, cuando la Autoridad Reguladora lo requiera, los registros contables de sus operaciones, conforme lo disponen esta ley y sus reglamentos.”*

Como puede observarse, dicho artículo establece las obligaciones de los titulares de la prestación de los servicios regulados, interpretándose de esta forma independientemente de si se trata de concesionarios o permisionarios.

El artículo 24, que se refiere al suministro de información, señala que:

“A solicitud de la Autoridad Reguladora, las entidades reguladas suministrarán informes, reportes, datos, copias de archivo y cualquier otro medio electrónico o escrito donde se almacene información financiera, contable, económica, estadística y técnica relacionada con la prestación del servicio público que brindan. Para el

cumplimiento exclusivo de sus funciones, la Autoridad Reguladora tendrá la potestad de inspeccionar y registrar los libros legales y contables, comprobantes, informes, equipos y las instalaciones de los prestadores”.

En este mismo sentido el artículo 24 del Decreto 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593), prescribe en lo que interesa lo siguiente:

“(…)

Los prestadores se encuentran especialmente obligados al cumplimiento de las obligaciones que señala el artículo 14 de la Ley y, en esta medida, deberán prestar toda su colaboración y acatar inmediatamente cualquier indicación de la ARESEP

(…)”

Por otro lado, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores (N° 3503) mediante el inciso d) del artículo 17 establece como obligación del empresario de transporte remunerado de personas lo siguiente:

“d) Llevar la contabilidad de los ingresos y gastos de operación, de conformidad con las normas contables generalmente aceptadas; poner esa contabilidad a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y suministrar los datos estadísticos e informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, así como los comprobantes que ambas instituciones requieran. El concesionario deberá presentar esta información, por lo menos, una vez al año y cuando lo dispongan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.”

Esta misma obligatoriedad para los prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús, la encontramos reflejada en los incisos e), f) n) y o) del artículo VI denominado “De las Obligaciones de la Concesionaria, que constan en los contratos de renovación de concesión de las empresas Transvi S.A. y Autotransportes Los Guido S.A. (expedientes administrativos OT-385-2018 y OT-384-2018 respectivamente) los cuales se encuentran debidamente refrendados por la Aresep mediante las resoluciones RRG-335-2018 y RRG-336-2018.

Es de esperar que el resto de contratos que no se han refrendado aún vendrán con la misma obligatoriedad para los operadores, ya que no hacerlo haría separarse de la normativa vigente (artículo 17 de la Ley 3503).

Ahora bien, en asocio con el marco jurídico señalado, debemos indicar la obligatoriedad por parte de los prestadores del servicio para entregar la información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros se regula en la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús, aprobada mediante la resolución RJD-035-2016, específicamente en lo que respecta al tema en cuestión, sea el Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP), conviene extraer de esta metodología lo siguiente:

“(…)

*El reconocimiento del costo mensual del capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros definido dentro de esta metodología se realizará **seis meses naturales** a partir de la entrada en vigencia de esta metodología, una vez finalizado el periodo de la instalación de dichos sistemas, tal y como se indica en la sección 4.11.2.*

(…)” (el subrayado y la negrita no son originales)

Es decir, que los operadores de este servicio contaban con un plazo de 6 meses naturales para ajustar sus sistemas de conteo de pasajeros a fin de que los mismos pudieran cumplir a cabalidad con las características mínimas de la información fijadas en la sección 4.11.2, con lo que también asumían todos los prestadores del servicio al culminar el plazo citado, la obligación de enviar la información de los datos sin procesar y procesados en los plazos citados en los incisos d) y e) de la sección antes referida.

C. CONSIDERACIONES RELEVANTES

1. Acerca de lo dictado en la resolución RJD-035-2016, denominada “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”

En la metodología definida en la resolución RJD-035-2016 también se establecen las características mínimas que deben contener la información proveniente del Sistema Automatizado de Conteo de

Pasajeros (SCP), que se señala en la sección 4.11.2. de la cual conviene extraer lo siguiente:

“4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros.

(...)

El sistema automatizado de conteo de pasajeros para cada unidad de transporte deberá cumplir al menos con las características mínimas de software y hardware que permitan obtener los datos de pasajeros movilizados. Estas características mínimas son las siguientes:

- a) Las descripciones generales de la ruta para la cual se registran los datos de movilización de pasajeros en cada uno de los servicios como lo son: el número de la ruta y descripción del ramal, si aplica; el número de la placa del autobús; el sentido (1-2) o (2-1), si corresponde; la hora de inicio del servicio y la fecha del servicio.*
- b) La cantidad de ascensos y descensos de pasajeros regulares en cada una de las paradas del autobús. Se debe indicar la tarifa regular para este tipo de pasajeros.*
- c) La cantidad de ascensos de pasajeros adultos mayores en cada una de las paradas del autobús. Se debe indicar la tarifa y el porcentaje de descuento correspondiente para este tipo de pasajeros.*
- d) Los datos deben ser remitidos diariamente al finalizar el servicio brindado y de manera remota (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros) a un servidor. Estos datos son los registrados directamente del sistema (sin procesar).*
- e) Los datos procesados (depurados) deben ser remitidos a un servidor el día natural siguiente a la prestación del servicio.*

(...)”

2. Actuaciones realizadas por la Intendencia de Transporte, como aplicador de la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús.

La Intendencia de Transporte, como aplicador de las metodologías tarifarias establecidas por la Junta Directiva y en cumplimiento a cabalidad con lo establecido en la RJD-035-2016, realiza una serie de acciones para operativizar lo ahí definido, como la implementación del sistema denominado “Módulo de Carga de Información de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (MCSCP)”. Este sistema permite la recepción de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros de manera ágil, expedita y segura.

Durante este proceso, en el informe 1586-IT-2017 que sirvió de fundamento para el dictado del por tanto V de la resolución de fijación extraordinaria del segundo semestre de 2017 (RIT-067-2017), se definieron los estándares técnicos de los reportes generados por los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, para ser cargados en el MCSCP. De este informe conviene extraer lo siguiente:

“(…)

D. Remisión de información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.

(…)

2. Tipos de información y periodicidad de entrega

El operador deberá enviar tres tipos de información según el siguiente detalle:

(…)

Datos sin depurar: *Son los datos provenientes directamente del SCP sin procesar, es decir sin ningún tipo de modificación, intervención ni análisis. Deben ser remitidos diariamente al finalizar el servicio a la Aresep.*

Datos depurados: *Son los datos provenientes del SCP procesados, es decir una vez que el operador haya aplicado sus criterios de depuración. Deben ser remitidos*

diariamente el día natural siguiente a la prestación del servicio a la Aresep.

(...)

Anexo 3: Estándares de diseño “Reporte Tipo”

El operador deberá remitir diariamente, los datos sin depurar y depurados provenientes de sus sistemas automatizados de conteo de pasajeros, en un único formato Excel de acuerdo a la plantilla denominada “Reporte Tipo” según el siguiente detalle:

Código de ruta: Código de identificación de la ruta definido por el CTP.

Descripción de la ruta: Nombre de la ruta definida por el CTP.

Código de ramal: Código de identificación del ramal definido por el CTP. La Intendencia de Transporte proporcionará a los operadores códigos de identificación en caso de que el CTP no lo haga.

Descripción del ramal: Nombre del ramal que consiste en una sección parcial de una ruta definida por el CTP, que constituye un recorrido completo y tiene un origen único y un final único definidos. En caso de que la ruta no tenga ramales autorizados, la descripción será la misma que la descripción de la ruta.

Código de fraccionamiento: Código de identificación del fraccionamiento definido CTP. La Intendencia de Transporte proporcionará a los operadores códigos de identificación en caso de que el CTP no lo haga.

Descripción del fraccionamiento: Nombre del fraccionamiento que consiste en un segmento de un ramal, definido por el CTP, que tiene una tarifa definida por la ARESEP, establecida en el pliego tarifario vigente. En caso de que el ramal no tenga fraccionamientos autorizados la descripción será la misma que la descripción del ramal.

Placa: Número de placa de la unidad de autobús.

Código del sentido: Sentido del viaje de origen a destino. Utilizará los códigos 1-2, 2-1 o anillo.

Descripción del sentido: Descripción del sentido del viaje. Utilizará la descripción origen – destino o destino – origen o anillo.

Código de la Parada: Código de la parada asociada al evento (ascenso o descenso de pasajeros) y reportado por el operador en la plantilla “Carga de Paradas”.

Descripción de la Parada: Descripción de la parada asociada al evento y reportado por el operador en la plantilla “Carga de Paradas”.

Fecha: Fecha en que se brindó el servicio.

Hora de Inicio del Servicio: Hora de inicio del viaje.

Hora de Registro: Hora de registro del evento (ascenso o descenso de pasajeros).

Ascenso del Pasajero Regular: Registro del ascenso de un pasajero regular.

Descenso del Pasajero Regular: Registro del descenso de un pasajero regular

Tarifa Pasajero Regular: Registro de la tarifa del pasajero regular de acuerdo con el desplazamiento hecho por el pasajero en atención al pliego tarifario vigente.

Ascenso del Adulto Mayor: Registro del ascenso de un pasajero adulto mayor

Tarifa Adulto Mayor: Registro de la tarifa del pasajero adulto mayor de acuerdo con el desplazamiento hecho por el pasajero en atención al pliego tarifario vigente.

Porcentaje de Descuento: Porcentaje de descuento asignado a la tarifa de adulto mayor.

(...)”

Continuando con el proceso de implementación, ante las consultas tanto de proveedores como de operadores, se procedió a realizar una serie de visitas de campo para evaluar la capacidad de los sistemas en relación con la realidad operativa de las empresas (es decir los sistemas de conteo de pasajeros que actualmente están instalados).

Como resultado de estas visitas se concluyó que los sistemas automatizados de conteo de pasajeros que se encuentran actualmente en el mercado ya cuentan con la información solicitada en la resolución RJD-035-2016, y se debe actualizar el software instalado para generar el reporte a cargar en el MCSCP.

Adicionalmente, dado que la versión original de la resolución RJD-035-2016 solamente utilizaba la información de los sistemas de conteo de pasajeros de forma operativa o como apoyo para la toma de decisiones, y en virtud de los hallazgos anteriormente señalados, se procedió a modificar el proceso de implementación y los estándares técnicos para el MCSCP, según consta en el informe 628-IT-2018 que sirvió de fundamento para el dictado de los Por tanto IV y V de la resolución de fijación extraordinaria del primer semestre de 2018 (RIT-048-2018), del cual conviene extraer, lo siguiente:

“(...)

Modificaciones para la remisión de información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros (MCSCP).

A la luz de los hallazgos obtenidos en el proceso de implementación del MCSCP, desarrollados previamente, se propone modificar los estándares técnicos y la plantilla utilizada para el envío de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús, desarrollados en el informe 1586-IT-2017 del 16 de octubre de 2017 y establecidos por medio de la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre de 2017, según el siguiente detalle:

En el Anexo 3: Estándares de diseño “Reporte Tipo”, realizar las siguientes modificaciones:

(...)

Eliminar los puntos 17. Tarifa Pasajero Regular, 19. Tarifa Adulto Mayor y 20. Porcentaje de Descuento.

En el Anexo 4: Plantilla “Reporte Tipo”, eliminar las siguientes columnas:

(...)

*Q. Tarifa Pasajero Regular.
S. Tarifa Adulto Mayor.
T. Porcentaje de Descuento.*

En el punto 2. Tipos de información y periodicidad de entrega, modificar los puntos b) y c) para que se lean de la siguiente manera:

b) Datos sin depurar: Corresponde al archivo en formato Excel que contiene los datos provenientes directamente del SCP sin procesar, es decir sin ningún tipo de modificación, intervención ni análisis. Deben ser remitidos diariamente como máximo 10 días hábiles después de finalizar el servicio a la Aresep.

c) Datos depurados: Corresponde al archivo en formato Excel que contiene los datos provenientes del SCP una vez

procesados, es decir después de que el operador haya aplicado sus criterios de depuración. Deben ser remitidos diariamente como máximo el día hábil siguiente a la remisión de los datos sin depurar.

(...)

En cumplimiento con la recomendación del informe 628-IT-2018 se procedió a remitir el informe con los hallazgos obtenidos durante el proceso de implementación del MCSCP a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, mediante el oficio 643-IT-2018 del 9 de abril de 2018 del cual conviene extraer lo siguiente:

“(...)

Como parte del proceso de implementación del MCSCP, se realizaron una serie de actividades que incluyeron visitas y atención de consultas a proveedores de sistemas de conteo y operadores del servicio, cuyos principales hallazgos se encuentran en el informe 628-IT-2018 del 6 de abril de 2018.

En concordancia con lo establecido en el artículo 21 del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano Desconcentrado (RIOF), el proceso institucional de investigación y desarrollo de las metodologías tarifarias le corresponde a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación.

Por lo anterior y considerando que dentro de los principales hallazgos en el proceso de implementación del MCSCP se encuentran aspectos relacionados con las características mínimas establecidas en la metodología tarifaria vigente para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, para los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, se traslada el informe de estos hallazgos como insumo relevante, a efecto de que esta dependencia valore posibles cambios metodológicos con respecto a los siguientes temas:

a) Asignación de tarifas para cada pasajero en cada parada de autobús.

b) Plazo para la presentación de la información sin depurar y depurada proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros.

(...)

3. Acerca de lo dictado en la resolución RJD-060-2018 denominada “Modificación Parcial a la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”.

Como parte del proceso de mejora de los instrumentos regulatorios y en concordancia con los objetivos estratégicos de la Aresep, se aprobó la modificación parcial a la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús, (RJD-060-2018), que afecta directamente el proceso de implementación del MCSCP que ha venido desarrollando la Intendencia de Transporte, y de la cual conviene extraer lo siguiente:

“(…)

Volumen mensual de pasajeros:

Modifíquese el apartado 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, para que se para que diga lo siguiente:

(…)

4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros

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

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

1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).
2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).
3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:
 - i. Estudio realizado por la Aresep
 - ii. Estudio contratado por la Aresep
 - iii. Estudio presentado por un prestador del servicio
 - iv. Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.
4. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP)

(...)

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

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

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

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

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

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del último año (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario) (...)

- ii. En caso de que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo.*

(...)

Validación de campo de la información del SCP

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

del sistema automatizado de conteo de pasajeros y en las resoluciones correspondientes, el cálculo del volumen mensual de pasajeros procederá de la siguiente manera:

(...)

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

En caso de que solamente se cuente con las estadísticas mensuales reportadas por el prestador al SIR o con la información del SCP que no cumple con las características d) y e) de la sección 4.11.2 (en caso de existir se considera como primera opción para la validación), correspondientes al último año cerrado al mes tras anterior del momento en que se realizará la verificación, se procederá con la validación de esta información.

(...)"

Con los aspectos señalados anteriormente en la modificación parcial a la metodología tarifaria, se establecen los sistemas de conteo de pasajeros (barras electrónicas, cuenta cabezas, etc) como la fuente primaria para la obtención de la información para la determinación y cálculo de la tarifa.

En este sentido, se vuelve primordial para la Intendencia de Transporte que la información que se remita por el medio oficial, en este caso el MCSCP, considere de forma integral el cumplimiento de las características mínimas establecidas en el apartado 4.11.2 de la resolución RJD-035-2016 y los procedimientos y análisis establecidos en el apartado 4.7.1 indicado en la resolución RJD-060-2018, por lo que es necesario evaluar el proceso de implementación que ha sido definido en las resoluciones RIT-067-2017 y RIT-048-2018.

D. RELATIVO A LA REVOCACIÓN PARCIAL DE LA RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA RIT-048-2018.

A la luz de los nuevos hechos anteriormente desarrollados, este Órgano Técnico determina que en aras de que el acto administrativo se ajuste a la realidad técnica y legal, lo procedente es revocar parcialmente la resolución RIT-048-2018 en cuanto a los Por Tanto IV y V.

Se debe entender la revocación en palabras del tratadista nacional Eduardo Ortiz Ortiz como "...la revocación del acto (...) consiste en el retiro de un acto regular acomodado a derecho, pero que llega a ser inconveniente después de haber sido dictado, porque hechos nuevos o errores de juicio inicial al dictarlos producen un desajuste progresivo". (Fuente- Acta de discusiones No.102 –período extraordinario-, Comisión Permanente de Gobierno y Administración, sesión del 1° de abril de 1970-Asamblea Legislativa)".

Este aspecto citado por el jurista Ortiz Ortiz, revierte extrema importancia en nuestro caso toda vez que se debe maximizar el hecho de que el acto dictado (RIT-048-2018) se encuentra apegado a derecho, pero que pese a dicha legalidad del mismo el nacimiento de hechos nuevos o circunstancias que se presentan posterior al dictado de la resolución ingresan hechos novedosos que obligan a la Administración avanzar con los nuevos hallazgos legales y/o técnicos y amoldar el acto administrativo a esa nueva realidad en aras de aplicar una sana administración por parte del Estado.

El tema de la revocación es regulado dentro del Capítulo Quinto de la Ley General de la Administración Pública, específicamente en los artículos 152 al 156. En nuestro caso cabe traer a colación el cardinal 153 de la precitada ley que indica lo siguiente:

"(...)

*Artículo 153.- 1 **La revocación podrá fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho, no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario.***

También podrá fundarse en una distinta valoración de las mismas circunstancias de hecho que dieron origen al acto, o del interés público afectado.

(...)" (Fuente LGAP- La negrita y subrayado no son originales).

De este artículo se extrae perfectamente la situación bajo análisis, toda vez que el acto dictado por la Intendencia de Transporte mediante la resolución RIT-048-2018 resulta a todas luces apegada a derecho y dictada bajo la verdad real de ese momento (artículo 214.2 LGAP). Pese a esa legalidad, estos hechos nuevos a que hace referencia el artículo 153 de la LGAP se ven reflejados en lo plasmado precisamente en el informe técnico 1416-IT-2018, el cual se encarga

de acuerpar la serie de hallazgos novedosos que significan el eje central de esta revocación por parte de la Intendencia de Transporte.

Ahora bien, es menester recordar en este punto que la Administración puede a partir de su potestad de imperio revocar sus propios actos, obviamente en el tanto se encuadren los mismos en lo regulado por la LGAP según vimos líneas atrás, y esto es así por una lógica sencilla de que el Estado tiene su poder-deber de estar en constante custodia de sus propios actos siendo vigilantes celosos de los eventuales hechos nuevos que puedan acaecer en una situación regulada por un acto administrativo dictado por ella, y con ello asegura el mejor acercamiento de lo escrito en un acto a la realidad palpable que se necesita asegurar para el bienestar de todos los administrados.

Vemos que el tratadista Ernesto Jinesta Lobo, vierte su criterio al respecto de la siguiente forma:

“(…)

En cuanto al fundamento de la potestad revocatoria radica en que la actuación administrativa se ejerce frente a circunstancias dinámicas o mutables, las que constituyen su motivo; los hechos y los acontecimientos son los motores que impulsan la actuación administrativa y no un mero objeto de conocimiento. La realidad social y económica, está en permanente cambio por lo que obliga a la Administración Pública a buscar nuevas soluciones jurídicas. La función administrativa se ejerce mirando el presente y el futuro y no el pasado. La potestad de dictar un acto administrativo con un motivo discrecional implica, también, la posibilidad de omitirlo y lograr el fin público sin el mismo. La potestad de revocar un acto discrecional, es una forma de omitirlo para restituir las cosas al estado anterior si así lo exige el presente o el futuro en el cual actúa la Administración Pública. Es así como toda potestad discrecional, por el motivo, incluye la de revocar el acto que es autorizado. La revocación es un acto más, dictado en ejercicio de la potestad original para satisfacer el fin público de acuerdo con la realidad actual diferente de aquella en que se usó la potestad por primera vez. En resumen, cuando el cambio en las circunstancias aconseja que el fin público se puede cumplir sin el acto administrativo original, es posible revocarlo en uso de la misma potestad empleada para dictarlo pero que ya, de por sí, originariamente permitía omitirlo.

Como vemos, la potestad revocatoria, prácticamente, está implícita en la potestad de dictar un acto administrativo discrecional, sin embargo, nuestra LGAP en los artículos 152 y siguientes la ha hecho expresa y explícita al regularla de una forma detallada.

La normación y limitaciones a la revocación obedece a la aplicación de la doctrina o teoría de los actos propios (nadie puede liberarse de las consecuencias de sus actos propios en perjuicio de terceros) y del principio de legalidad.

(...)” (Fuente-Revocación y Anulación del acto administrativo en Costa Rica/ Ernesto Jinesta Lobo.).

El colorario que hace el mismo tratadista Jinesta Lobo en la cita indicada, es vital para lograr comprender los alcances y límites legales para la debida aplicación de una revocatoria de un acto administrativo:

“(...)

La revocación es un acto discrecional por el motivo que no es obligatorio para la administración pública. La regla es que la administración pública respectiva puede revocar o no, según lo considere oportuno o conveniente. Como hemos visto procede por las siguientes razones: a) cuando media una divergencia grave entre los efectos del acto – contenido- y el interés público; b) por la aparición de nuevas circunstancias de hecho desconocidas o sobrevinientes al momento de dictarse al acto originario, y c) ante una distinta valoración o ponderación de las circunstancias de hecho o del interés público afectado existentes al momento de dictarse el acto originario.

La revocación requiere lo siguiente: a) que el acto por revocarse sea válido y eficaz, si es un acto administrativo inválido no podría haber revocación sino anulación o declaración de nulidad y si es ineficaz lo que puede existir es un retiro del acto pero no su revocación; b) que el acto administrativo por revocarse sea discrecional, puesto que, la revocación es el ejercicio de la potestad de omitir el acto dictado por razones de oportunidad, conveniencia o mérito. Si la oportunidad o conveniencia del acto administrativo, está impuesta por la ley y debe dictarse con un contenido reglado no puede la administración pública respectiva revocarlo.

Consecuentemente, no son revocables los actos administrativos de contenido reglado como las certificaciones, inscripciones, actas, declaraciones constitutivas, etc.; c) los efectos del acto administrativo revocado deben estar a disposición del órgano agente o sujeto activo, puesto que, éste puede perder la competencia respecto al efecto y fin del acto. El sujeto activo de la revocación, debe ser parte en la relación jurídica creada por el acto administrativo susceptible de revocación o tener potestades para vigilar su ejecución. Por consecuencia, los actos administrativos que han surtido un efecto irreversible –v. gr. permiso para una reunión pública- o plenamente ejecutados no son revocables.

(...)”

Resultado de todo lo anterior, es necesario revocar parcialmente la resolución RIT-048-2018 únicamente en los Por Tanto IV y V, dejando incólume el resto de dicha resolución.

E. MODIFICACIONES A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DEL MCSCP ESTABLECIDOS EN LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 Y AL ACÁPITE ii. DEL POR TANTO II DE LA RESOLUCION RIT-035-2016.

Resulta también necesario garantizar que la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros cumpla en todos los aspectos con las características mínimas establecidas en la RJD-035-2016 y pueda ser utilizada para los efectos establecidos en la RJD-060-2018.

Para ello se debe modificar las especificaciones técnicas de presentación de información instruidas en el Por Tanto V de la RIT-067-2017 para la carga de información en el MCSCP, para que se lean de la siguiente manera:

“(...)”

D. Remisión de información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.

(...)”

2. Tipos de información y periodicidad de entrega

El operador deberá enviar tres tipos de información según el siguiente detalle:

- a. Registros de Paradas: *Son los registros de información de las paradas de las rutas y ramales correspondientes al operador. Es responsabilidad del operador mantener esta información permanentemente actualizada.*
- b. Datos sin depurar: *Son los datos provenientes directamente del SCP sin procesar, es decir sin ningún tipo de modificación, intervención ni análisis. Deben ser remitidos diariamente al finalizar el servicio a la Aresep.*
- c. Datos depurados: *Son los datos provenientes del SCP procesados, es decir una vez que el operador haya aplicado sus criterios de depuración. Deben ser remitidos diariamente el día natural siguiente a la prestación del servicio a la Aresep.*

3. Plantillas para la remisión de información

a. Registro de Paradas

El operador deberá remitir y mantener permanentemente actualizado, un registro con los lugares autorizados por el Consejo de Transporte Público (CTP) para el ascenso y descenso de pasajeros en cada ruta y ramal, en un único formato Excel, según la plantilla denominada “Registro de Paradas” que contiene la siguiente información:

- Código de Parada: *Código numérico único definido por el operador para la parada.*
- Descripción de Parada: *Nombre definido por el operador para identificar la parada.*
- Sentido: *Sentido del viaje de origen a destino. Utilizará los códigos 1-2, 2-1 o tipo anillo.*
- Longitud: *Valor de la coordenada geográfica mediante Sistema de Posicionamiento Global (GPS).*
- Latitud: *Valor de la coordenada geográfica mediante Sistema de Posicionamiento Global (GPS).*
- Radio: *Distancia o margen de error de la posición geográfica de la parada mediante Sistema de Posicionamiento Global (GPS).*

Esta plantilla así como sus estándares técnicos y manual se encuentran disponibles para los usuarios del sistema en la dirección <http://transporte.aresep.go.cr>.

b. Reporte Tipo

El operador deberá remitir diariamente, los datos sin depurar y depurados provenientes de sus sistemas automatizados de conteo de pasajeros, en un único formato Excel de acuerdo a la plantilla denominada “Reporte Tipo” que contiene la siguiente información:

- Código de ruta: Código de identificación de la ruta definido por el CTP.*
- Descripción de la ruta: Nombre de la ruta definida por el CTP.*
- Código de ramal: Código de identificación del ramal definido por el CTP. La Intendencia de Transporte proporcionará a los operadores códigos de identificación en caso de que el CTP no lo haga.*
- Descripción del ramal: Nombre del ramal que consiste en una sección parcial de una ruta definida por el CTP, que constituye un recorrido completo y tiene un origen único y un final único definidos. En caso de que la ruta no tenga ramales autorizados, la descripción será la misma que la descripción de la ruta.*
- Placa: Número de placa de la unidad de autobús.*
- Código del sentido: Sentido del viaje de origen a destino. Utilizará los códigos 1-2, 2-1 o anillo.*
- Código de la Parada: Código de la parada asociada al evento (ascenso o descenso de pasajeros) y reportado por el operador en la plantilla “Carga de Paradas”.*
- Fecha: Fecha en que se brindó el servicio.*
- Hora de Inicio del Servicio: Hora de inicio del viaje.*
- Hora de Registro: Hora de registro del evento (ascenso o descenso de pasajeros).*
- Ascenso del Pasajero Regular: Registro agrupado del ascenso de los pasajeros regulares en cada parada.*
- Descenso del Pasajero Regular: Registro agrupado del descenso de los pasajeros regulares en cada parada.*
- Tarifa Pasajero Regular: Registro del total de la tarifa cancelada por los pasajeros regulares en cada parada en atención al pliego tarifario vigente.*

- Ascenso del Adulto Mayor: Registro agrupado del ascenso de los pasajeros adulto mayor.
- Tarifa Adulto Mayor: Registro del total de la tarifa cancelada por los pasajeros adulto mayor de acuerdo en atención al pliego tarifario vigente.
- Porcentaje de Descuento: Porcentaje de descuento asignado a la tarifa de adulto mayor.

Con base en estos estándares, se permite el registro de forma agrupada de la cantidad de pasajeros que ascienden y descienden en una parada (es decir que se registren ambos eventos en el mismo punto), así como la asignación de las tarifas respectivas y porcentajes de descuento (en caso que aplique).

Esta plantilla así como sus estándares técnicos y manual se encuentran disponibles para los usuarios del sistema en la dirección <http://transporte.aresep.go.cr>.

(...)

En cuanto al plazo de implementación y debido a esta modificación, se hace necesario reiniciar el plazo para establecer la obligatoriedad de entrega de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros por medio del MCSPC, es decir otorgar nuevamente un plazo de 6 meses a partir de la resolución en la que se gire esta instrucción a los prestadores del servicio, tal y como fue otorgado en las resoluciones RIT-067-2017 y RIT-048-2018.

Adicionalmente, el Por Tanto II de la resolución RIT-035-2016 en su acápite ii. Modificación de información remitida, indica lo siguiente:

“ ii. Modificación de información remitida. En caso de que la información estadística requiera ser modificada por el operador del servicio, deberá solicitar por escrito que se eliminen los archivos correspondientes. Después de recibida y atendida la solicitud se le informará al operador por el medio de notificación proporcionado a la Intendencia de Transporte que puede proceder a la carga de la información correcto. En esta solicitud deberá indicar también el código generado al archivo con la información estadística enviada, el nombre del archivo a sustituir y la fecha de remisión que aparece en el sistema. La nota de solicitud de sustitución de la información puede remitirse vía correo electrónico

siempre y cuando se encuentre firmada digitalmente por el o la representante legal de la empresa regulada, de lo contrario deberá presentarse en las oficinas de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. La remisión vía correo electrónico se hará utilizando la dirección seguimiento_it@aresep.go.cr. Por esa misma dirección de correo electrónico se le comunicará al operador la autorización para el ingreso de la nueva información.”

Con el objetivo de garantizar la calidad de la información remitida a la Aresep que servirá de base para la determinación del volumen mensual de pasajeros, de acuerdo con lo establecido en la resolución RJD-060-2018, se hace necesario modificar este apartado para que se lea de la siguiente forma:

“ ii. Modificación de información remitida: La información estadística remitida a la Autoridad Reguladora, no podrá ser modificada ni eliminada si ya fue utilizada en cualquiera de los mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros, establecidos en la metodología tarifaria, ni como fuente primaria de información para análisis relativos a la prestación del servicio, fijaciones tarifarias o cualquier otro mecanismo que conlleve a una decisión de la administración.

Caso contrario y en el caso de que el prestador del servicio requiera modificar la información estadística registrada, deberá realizar la solicitud por medio de nota formal dirigida a la Intendencia de Transporte, suscrita por el prestador (persona física) o por el representante legal de la empresa (persona jurídica) y deberá venir acompañada por el nuevo archivo que se cargará, así como por una personería jurídica vigente que lo acredite como tal (en caso que corresponda).

En la nota debe consignarse lo siguiente:

- Código del archivo a sustituir (generado por el sistema).*
- Nombre del archivo a sustituir.*
- Fecha de remisión del archivo a sustituir.*
- Justificación detallada de las razones por las cuales se solicita la modificación así como la evidencia probatoria que resulte necesaria.*

La nota de solicitud de sustitución de la información puede remitirse vía correo electrónico siempre y cuando se encuentre firmada digitalmente por el prestador del servicio o el representante legal de la empresa, a través de la dirección SIR_Transporte@aresep.go.cr .

Después de recibida la solicitud de modificación, la Intendencia de Transporte valorará la justificación y las evidencias aportadas e indicará si son suficientes para aceptar la modificación.

En caso de que la Intendencia de Transporte valore positivamente la modificación de los archivos, se procederá a la inhabilitación del archivo correspondiente y se le notificará al prestador del servicio para que proceda a la carga de los archivos sustitutos siguiendo los procedimientos establecidos.”

F. RELATIVO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN REGULATORIA (SIR) PARA EL SERVICIO REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS.

A partir del año 2015, la Intendencia de Transporte impulsó la utilización de herramientas informáticas para la remisión de estadísticas y actualización de variables operativas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús y para este efecto implementó un sistema denominado INTRAN.

La obligatoriedad del uso de esta herramienta, así como los estándares técnicos de la información y las características de periodicidad de entrega de la misma, fueron establecidos por medio de las resoluciones 034-RIT-2015 y 131-RIT-2015. De estas resoluciones, conviene extraer lo siguiente:

De la 034-RIT-2015, Por Tanto III:

“(…)

A. Informes estadísticos. Los permisionarios del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, deberán remitir a esta Autoridad Reguladora, por medio de su página web, un informe estadístico mensual, con el detalle para cada ruta y cada autobús, de los pasajeros movilizados (totales, adulto mayor y los que efectivamente pagaron), carreras realizadas, e

ingresos percibidos, para el período mayo 2014 a abril 2015, ambos inclusive.

B. Variables operativas. De conformidad con lo dispuesto por la Ley No. 3503 en sus artículos 12 y 13, en el acto de formalización del permiso, se debe indicar tanto el número de vehículos que se autoriza de acuerdo con las necesidades del servicio, como la calidad de los mismos, que ha de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad e higiene que se exija al permisionario en la prestación del servicio; también los itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones. Con base en ello, los permisionarios deberán enviar en línea por medio de la página web de la ARESEP, la información de dichas variables básicas de operación autorizadas por el CTP y que se encuentren vigentes al momento del dictado de esta resolución.

(...)

De la 131-RIT-2015, Por Tanto II:

“(...)

iv. Utilización de firma digital para el envío de información. La utilización de la firma digital para respaldar la información que se remita, será de uso obligatorio a partir del primero de julio del año 2016. Durante el año 2015 y el primer semestre del año 2016, quienes tengan firma digital pueden usar este mecanismo para firmar la información remitida, y quienes no la tengan podrán utilizar el código de seguridad o PIN que le ha entregado la Aresep, quedando claro que quien se acredite como responsable del uso de dicho código de seguridad o PIN, será también el responsable de la calidad y veracidad de la información que se remita.

(...)

Ahora bien, como parte del desarrollo del objetivo estratégico 5 del Plan Estratégico Institucional 2017-2021, relacionado con el fortalecimiento de los mecanismos institucionales de comunicación e información, y con el fin de desarrollar mecanismos de obtención de información técnica y financiera de las empresas de manera

estandarizada y segura, el Regulador General emitió el oficio 179-RG-2017 que en torno al tema indica:

“(...) en aras de tener a disposición esa información, se desarrolló el Sistema de Información Regulatoria (SIR), instrumento que no solo permitirá agilizar el envío de información de los operadores hacia la ARESEP mediante el uso de una plataforma tecnológica, sino que a la vez le brindará mayor seguridad, confianza y accesibilidad a los usuarios internos y externos al respaldar digitalmente toda la información que se recopile de los sectores regulados.

El SIR permitirá a la ARESEP establecer y mantener bases de datos sobre los servicios públicos regulados, con el fin de agilizar la comunicación con los prestadores, dar seguimiento oportuno y mantener información actualizada, confiable y técnicamente organizada y sistematizada.

(...)”

Posteriormente y en concordancia con lo señalado, el Regulador General emitió el oficio 517-RG-2018, el cual se refiere específicamente a los prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús, en el que se indica:

“(...) En el transcurso de los próximos meses, el SIR sustituirá al sistema INTRAN que se ha utilizado para la remisión de estadísticas y variables operativas desde el año 2015. La implementación del SIR será responsabilidad de Intendencia de Transporte, por lo que desde esta instancia se les comenzará a aportar el plan de trabajo, instrucciones, información y capacitación necesarios para el uso adecuado de la herramienta. (...)”

Al respecto de estas instrucciones, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección de Tecnologías de Información, mediante oficio 1415-IT-2018/59187, la fecha en que el SIR entrará en funcionamiento para el sector de autobús, sustituyendo al sistema INTRAN. Mediante el oficio 227-DTI-2018 del 5 de julio de 2018, se indica que la fecha estimada para poner en producción el SIR en el sector de autobús es el 1 de noviembre de 2018.

Atendiendo la instrucción del Regulador General y la disponibilidad indicada por la Dirección de Tecnologías de Información, es necesario instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, que el SIR será el único repositorio oficial a utilizar

para la información de contacto y medio para la recepción de cualquier tipo de información estadística, a partir del 1 de noviembre del 2018, siguiendo las siguientes indicaciones:

1. En la medida en que el SIR sustituirá al INTRAN como herramienta informática para la presentación de la información originalmente requerida en la resolución 034-RIT-2015, seguirán siendo aplicables a este nuevo sistema las obligaciones establecidas en dicha resolución y en las resoluciones 131-RIT-2015 y RIT-035-2016.
2. El acceso al SIR será únicamente mediante el uso de firma digital, tal y como fue dispuesto en el Por Tanto II, acápite IV de la resolución 131-RIT-2015, a partir del 1 de noviembre de 2018.
3. En cuanto a la remisión mensual de los informes estadísticos de movilización de pasajeros, carreras realizadas e ingresos y considerando la necesidad de conservar la información estandarizada y sistemáticamente organizada en concordancia con los requerimientos del SIR, se hace necesario modificar el acápite A. del Por Tanto III de la resolución 034-RIT-2015, a partir del 1 de noviembre de 2018, para que se lea de la siguiente forma:

“A. Informes estadísticos. Los prestadores del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, deberán remitir a esta Autoridad Reguladora, por medio de su página web, un informe estadístico mensual, con el detalle diario para cada autobús, de los pasajeros movilizados, carreras realizadas, e ingresos generados en cada ramal de las rutas operadas, según el siguiente detalle:

- Código de ruta: Código de identificación de la ruta definido por el CTP.
- Descripción de la ruta: Nombre de la ruta definida por el CTP.
- Código de ramal: Código de identificación del ramal definido por el CTP. La Intendencia de Transporte proporcionará a los operadores los códigos de identificación para los casos de que el CTP no los haya definido.
- Descripción del ramal: Nombre del ramal que consiste en una sección parcial de una ruta definida por el CTP, que constituye un recorrido completo y tiene un origen único y un final único definidos. En caso de que la ruta

no tenga ramales asignados, la descripción será la misma que la descripción de la ruta.

- Fecha: Fecha en que se brindó el servicio (día, mes y año)*
- Placa: Número de placa de la unidad de autobús.*
- Pasajero Regular: Corresponde a la cantidad de pasajeros regulares movilizados diariamente por cada autobús en cada ramal (es decir que pagaron su tarifa sin descuento). Este dato no puede calcularse como la relación entre los ingresos totales y la tarifa máxima.*
- Pasajero Adulto Mayor: Corresponde a la cantidad de pasajeros adulto mayor movilizados diariamente por cada autobús en cada ramal (es decir que pagaron su tarifa con descuento, de conformidad con la Ley 3503 y al pliego tarifario vigente).*
- Carreras: Cantidad de carreras realizadas diariamente por cada autobús en cada ramal.*
- Ingresos: Ingreso generado por los pasajeros movilizados diariamente (regular y adulto mayor) para cada autobús en cada ramal.”*

- 4. La información concerniente a las variables operativas del servicio será cargada y actualizada directamente por la Intendencia de Transporte, por lo que es necesario dejar sin efecto lo dispuesto en el acápite B. del Por Tanto III de la 034-RIT-2015 en cuanto a la obligatoriedad del envío en línea de la información de variables básicas de operación por parte de los prestadores del servicio.*

Se coordinará una capacitación para que se realice previo al vencimiento de este plazo de manera que los prestadores cuenten con toda la información y elementos necesarios para iniciar con la remisión de información en el SIR.

G. CONCLUSIONES

Con respecto al Módulo de Carga de los Sistema de Conteo de Pasajeros (MCSCP)

- 1. La metodología tarifaria para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús, aprobada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante resolución RJD-035-2016, estableció la obligatoriedad a todos los prestadores del servicio de presentar la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros.*

2. *La Intendencia de Transporte, en su carácter de aplicador de las metodologías tarifarias aprobadas por la Junta Directiva, procedió a operativizar lo dispuesto en la resolución RJD-035-2016 para lo cual, en coordinación con el Departamento de Tecnologías de la Información de la Aresep, se desarrolló un sistema informático denominado Módulo de Carga de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (MCSCP), cuya implementación se materializó mediante las resoluciones RIT-067-2017 y RIT-048-2018.*
3. *Mediante la resolución RJD-060-2018, la Junta Directiva de la Aresep modifica parcialmente la metodología tarifaria aprobada en la resolución RJD-035-2016, ajustando el procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, así como los mecanismos y criterios de decisión para la determinación del volumen mensual de pasajeros. El mecanismo que se establece como primera opción es precisamente la validación de la información proveniente de los sistemas de conteo de pasajeros. Adicionalmente, se incorporan cambios a nivel metodológico en el mecanismo para el cálculo de la tarifa, en especial en las rutas con fraccionamientos para las cuales se requiere la cantidad de pasajeros por segmento tarifario.*
4. *Para garantizar la correcta aplicación de la metodología tarifaria, la información proveniente de los sistemas de conteo de pasajeros debe cumplir con las características establecidas en la resolución RJD-035-2016, así como con los procedimientos y mecanismos establecidos en la resolución RJD-060-2018, por lo cual la Intendencia de Transporte debe realizar los ajustes correspondientes.*
5. *Para operativizar lo establecido en las resoluciones RJD-035-2016 y RJD-060-2018 es necesario revocar parcialmente la resolución RIT-048-2018 únicamente en los Por Tanto IV y V y continuar con el proceso de implementación del MCSCP definiendo los estándares técnicos según lo indicado en la sección E. del presente informe (E. MODIFICACIONES A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DEL MCSCP ESTABLECIDOS EN LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 Y AL ACÁPITE ii. DEL POR TANTO II DE LA RESOLUCION RIT-035-2016).*
6. *Es necesario reiniciar el plazo de 6 meses establecido en la resolución RIT-048-2018, para que tanto proveedores como operadores del servicio se ajusten a las modificaciones estándares técnicos del MCSCP.*

7. Con el fin de garantizar la calidad de la información remitida a la Aresep, se debe modificar el acápite ii. del Por Tanto II de la resolución RIT-035-2016, según lo indicado en la sección E. del presente informe (E. MODIFICACIONES A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DEL MCSCP ESTABLECIDOS EN LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 Y AL ACÁPITE ii. DEL POR TANTO II DE LA RESOLUCION RIT-035-2016).

Con respecto al Sistema de Información Regulatoria (SIR)

8. El SIR es un sistema institucional que tiene establecidas políticas relativas al manejo, almacenamiento, modificación y respaldo de datos, por lo que la información que se registre en el sistema, está sujeta al cumplimiento de estas políticas.

9. Con base en la instrucción girada por el Regulador General mediante oficio 517-RG-2018, se debe inhabilitar el sistema INTRAN y establecer el SIR como repositorio oficial de la información de los prestadores del servicio y medio para la recepción de cualquier tipo de información estadística por parte de los mismos. Conforme a lo indicado por la Dirección de Tecnologías de la Información de la Aresep mediante oficio 227-DTI-2018, este cambio será efectivo a partir del 1 de noviembre del 2018.

10. Con el fin de incrementar la eficiencia en la administración de las bases de datos de la Aresep, se hace necesario modificar los estándares técnicos de la información estadística que deberán suministrar los prestadores del servicio, según lo establecido en la sección F. del presente informe (F. RELATIVO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN REGULATORIA (SIR) PARA EL SERVICIO REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS).

H. RECOMENDACIONES

Fundamentados en el presente informe, se recomienda acoger las siguientes recomendaciones y proceder por medio de una resolución tarifaria de carácter nacional de la siguiente forma:

- I. Revocar el Por tanto IV y V de la resolución RIT-048-2018, manteniendo incólume el resto de la resolución.
- II. Modificar los estándares técnicos de presentación de información instruidas en el Por Tanto V de la RIT-067-2017 para la remisión de la información proveniente de los sistemas automatizados de

conteo de pasajeros a través del MCSCP según lo indicado en la sección E del presente informe (E. MODIFICACIONES A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DEL MCSCP ESTABLECIDOS EN LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 Y AL ACÁPITE ii. DEL POR TANTO II DE LA RESOLUCION RIT-035-2016).

- III. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a que remitan la información proveniente de sus sistemas automatizados de conteo de pasajeros en un plazo máximo de 6 meses contados a partir de la publicación de la resolución en la que se gire la instrucción respectiva, considerando los aspectos contenidos en el presente informe.*
- IV. Modificar el acápite ii del Por Tanto II de la resolución RIT-035-2016 según lo establecido en la sección E. del presente informe (E. MODIFICACIONES A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DEL MCSCP ESTABLECIDOS EN LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 Y AL ACÁPITE ii. DEL POR TANTO II DE LA RESOLUCION RIT-035-2016).*
- V. Modificar el Por Tanto III de la resolución 034-RIT-2015 en su acápite A. Informes Estadísticos, a partir del 1 de noviembre de 2018, según lo establecido en la sección F. del presente informe. (F. RELATIVO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN REGULATORIA (SIR) PARA EL SERVICIO REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS).*
- VI. Dejar sin efecto lo dispuesto en el acápite B. del Por Tanto III de la 034-RIT-2015 en cuanto a la obligatoriedad del envío en línea de la información de variables básicas de operación por parte de los prestadores del servicio.*
- VII. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, a utilizar el SIR como único repositorio oficial de su información de contacto y medio para la recepción de cualquier tipo de información estadística, a partir del 1 de noviembre del 2018, indicando expresamente que para los usuarios de este servicio, el acceso al sistema será únicamente mediante el uso de firma digital. (...)*

Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es acoger lo indicado en los informes 1286-IT-2018/56406 del 12 de junio del 2018 y 1416-IT-2018/59231 del 5 de julio del 2018, tal y como se indica a continuación:

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N° 7593) y sus reformas, en el Decreto Ejecutivo 29732-MP Reglamento a la Ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública (Ley N° 6227) y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE RESUELVE:

- I. Acoger el informe 1286-IT-2018/56406 del 12 de junio del 2018 y fijar las tarifas para las siguientes rutas de transporte público, modalidad autobús, que se encuentran al día en el cumplimiento de todas sus obligaciones legales, según el siguiente detalle:

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
08	SAN JOSE-RUTA PERIFERICA	SAN JOSE-RUTA PERIFERICA	345	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-BAJOS DEL RIO	425	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-LA ANGOSTURA	425	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-CENIZAS	255	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	SAN ISIDRO-PAVONES	185	0
166	SAN ISIDRO DE EL GRAL-COCORÍ-PAVONES-LAS CENIZAS-LA ESPERANZA-LA ANGOSTURA	TARIFA MINIMA	185	0
225-A	ALAJUELA-PLYWOOD Y VICEVERSA	ALAJUELA-MONTECILLOS	135	0
225-A	ALAJUELA-PLYWOOD Y VICEVERSA	ALAJUELA-PLYWOOD	140	0
323	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS-LA LIMA-OCHOMOGO	CARTAGO-OCHOMOGO	310	0

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
323	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS-LA LIMA-OCHOMOGO	CARTAGO-LA LIMA	310	0
323	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS-LA LIMA-OCHOMOGO	CARTAGO-TARAS-SAN NICOLAS	310	0
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	4835	3625
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	CIUDAD QUESADA-SAN JOSE	2075	1555
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	GUATUSO-FLORENCIA	1865	1400
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	CIUDAD QUESADA-NARANJO	990	495
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	UPALA-GUATUSO	1260	630
1508	SAN JOSE-UPALA x GUATUSO	FLORENCIA-CIUDAD QUESADA	305	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-BOCA TAPADA	360	180
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-HACIENDA TRES AMIGOS	320	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-EL OJOCHE	190	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-SAHINO	160	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-CRUCE DEL PALMAR	140	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-CRUCE PIEDRA ALEGRE	125	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-LA LEGUA	105	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	PITAL-CRUCE LOS ANGELES	90	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-PIEDRA ALEGRE	205	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-SANTA ELENA	175	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-COOPE ISABEL	135	0

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-CENTRO LOS ANGELES	115	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	EXT PITAL-EL ENCANTO	105	0
215	PITAL-BOCA TAPADA EXT LOS ANGELES-COOPE-ISABEL	TARIFA MINIMA	90	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANTA PABLO DE OREAMUNO	760	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	550	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	540	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	SAN GERARDO-SAN PABLO	240	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	240	0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	240	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-CONCEPCION	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-SAN FRANCISCO	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	PERIFÉRICA TRES RÍOS-SAN FRANCISCO-FRANCO	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-CONCEPCIÓN-BARRIO LOS ANGELES	305	0
345	TRES RIOS-CONCEPCION	TRES RIOS-FRANCO COSTARRICENSE	305	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-PLAYA ZANCUDO	1580	790
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-LA VIRGEN	1020	510
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-LA ESPERANZA	865	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-CONTE	755	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-ESTRELLA	705	0

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-LA VACA	485	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-BELLA LUZ	550	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-TAMARINDO	390	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-EL ROBLE	425	0
640	LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO	LAUREL-CAUCHO	255	0
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES	2185	1640
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-PAVONES	1715	1285
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-CUERVITO	1490	745
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-CRUCES DE CONTE	1245	625
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-LA ESCUADRA	1130	565
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-JARDIN	1020	510
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-CRUCES A CAMPIÑA	880	440
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-PUEBLO NUEVO	715	360
691	GOLFITO-RIO CLARO DE PAVONES x FERRY	GOLFITO-HIGUERONES	570	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-PLAYA ZANCUDO	2185	1640
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA VIRGEN	1715	1285
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA ESPERANZA	1500	1125
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-CONTE	1490	745
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA ESTRELLA	1245	625
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-BELLA LUZ	1245	625
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-CRUCES NARANJO	1025	515

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-TAMARINDO	970	485
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA BAMBU	900	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-KM 25	555	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-CRUCE PUEBLO NUEVO	475	0
699	CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS	CIUDAD NEILY-LA CHANCHERA	370	0
644	PUERTO JIMÉNEZ-LA PALMA-PUERTO ESCONDIDO Y VICEVERSA	PUERTO JIMÉNEZ-LA PALMA-PUERTO ESCONDIDO Y VICEVERSA	940	470
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-SANTA ROSA	810	405
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-GUADALAJARA	760	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-SAN RAFAEL	715	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-EL SOCORRO	605	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-SANTA MARTA	445	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA	BUENOS AIRES-EL CEIBO	270	0
683	BUENOS AIRES-EL CEIBO-SANTA MARTA-EL	TARIFA MINIMA	195	0

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
	SOCORRO-SAN RAFAEL-GUADALAJARA-SANTA ROSA			
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	445	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-GERMANIA	430	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-CRUCES A LA FLORIDA	370	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-SAN ISIDRO	340	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-LA HEREDIANA	330	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-LA FRANCIA	290	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA	SIQUIRRES-EL CAIRO	270	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SAN ANTONIO-PASCUA	SIQUIRRES-PASCUA	1770	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SAN ANTONIO-PASCUA	SIQUIRRES-SAN ANTONIO	1185	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SAN ANTONIO-PASCUA	SIQUIRRES-LOMAS	790	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-SEIS AMIGOS	1265	635
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-SIETE MILLAS	820	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-EL PEJE	695	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-PORTON IBERIA	760	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-LA FLORIDA	515	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-TRES MILLAS	535	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-CALLE FUENTES ARRIBA	355	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-LUSIANA	475	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-CALLE FUENTES ABAJO	320	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	SIQUIRRES-EL CAIRO	305	0
704	SIQUIRRES-LA ALEGRIA EXT SEIS AMIGOS	TARIFA MINIMA	305	0
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-PUERTO LINDO	1025	515
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-ZAPOTE	760	380

Código de ruta	Descripción de la ruta	Descripción del fraccionamiento	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-SARDINA	615	310
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-LINDA VISTA	515	260
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-COCORI	435	220
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-CEDRAL	260	0
706	CARIARI DE POCOCI-COLORADO-PUERTO LINDO	CARIARI-SAN ISIDRO	155	0

- II.** Las tarifas aprobadas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el diario oficial La Gaceta.
- III.** Indicar que la presente resolución se constituye en la última resolución que resuelve la fijación tarifaria a nivel nacional para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al I semestre del 2018, esto en virtud de haberse revisado la información pertinente con corte al 29 de mayo del 2018, fecha en que se cumplía el plazo otorgado en el Por Tanto III de la resolución RIT-048-2018.
- IV.** Acoger el informe 1416-IT-2018/59231 del 5 de julio del 2018, y proceder a:
- a) Revocar los Por tanto IV y V de la resolución RIT-048-2018.
 - b) Modificar los estándares técnicos de presentación de información instruidas en el Por Tanto V de la RIT-067-2017 para la remisión de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros a través del MCSCP según lo indicado en la sección E. del citado informe (E.MODIFICACIONES A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DEL MCSCP ESTABLECIDOS EN LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 Y AL ACÁPITE ii. DEL POR TANTO II DE LA RESOLUCION RIT-035-2016).
 - c) Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a que remitan la información proveniente de sus sistemas automatizados de conteo de

pasajeros en un plazo máximo de 6 meses después de la publicación de la presente resolución.

- d) Modificar el acápite ii del Por Tanto II de la resolución RIT-035-2016 según lo establecido en la sección E. del citado informe (E. MODIFICACIONES A LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DEL MCSCP ESTABLECIDOS EN LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 Y AL ACÁPITE ii. DEL POR TANTO II DE LA RESOLUCION RIT-035-2016).
- e) Modificar el Por Tanto III de la resolución 034-RIT-2015 en su acápite A. Informes Estadísticos, a partir del 1 de noviembre de 2018, según lo establecido en la sección F. del citado informe (F. RELATIVO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN REGULATORIA (SIR) PARA EL SERVICIO REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS).
- f) Dejar sin efecto lo dispuesto en el acápite B. del Por Tanto III de la resolución 034-RIT-2015 en cuanto a la obligatoriedad del envío en línea de la información de variables básicas de operación por parte de los prestadores del servicio.
- g) Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, a utilizar el SIR como único repositorio oficial de su información de contacto y medio para la recepción de cualquier tipo de información estadística, a partir del 1 de noviembre del 2018, utilizando como único acceso al sistema, la firma digital.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos

RIT-101-2018

San José, a las 13:00 horas del 24 de julio de 2018

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTES EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN EN SUBSIDIO, GESTIÓN DE NULIDAD Y SOLICITUD DE CORRECCIÓN DE ERROR MATERIAL, INTERPUESTOS POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES RARO S.A., CONTRA LA RESOLUCIÓN RIT-067-2017 DEL 27 DE OCTUBRE DE 2017, QUE CORRESPONDE A LA FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE TARIFAS A NIVEL NACIONAL PARA EL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS.

EXPEDIENTE ET-052-2017

RESULTANDOS:

- I. El 30 de junio de 2017, mediante memorando 1070-IT-2017/18648 de la Intendencia de Transporte, se ordena el inicio del procedimiento para la aplicación del modelo de fijación extraordinario de tarifas de autobús, correspondiente al segundo semestre del año 2017 (folio 03).
- II. Mediante oficio 1287-IT-2017/23640 del 17 de agosto de 2017 de la Intendencia de Transporte, se emite el informe preliminar de fijación tarifaria de oficio a nivel nacional para el transporte remunerado de personas por autobús (folios 132 al 139).
- III. La audiencia pública se realiza el 27 de setiembre de 2017, por medio de video-conferencia en el Auditorio de la ARESEP en Guachipelín de Escazú, en las sedes de los Tribunales de Justicia de Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago; y en forma presencial en el Salón Parroquial de Bribri de Limón.
- IV. Mediante oficio 1595-IT-2017/30730 del 27 de octubre de 2017 de la Intendencia de Transporte, se emite el informe final de fijación tarifaria de oficio a nivel nacional para el transporte remunerado de personas por autobús (folios 1688 al 1823).
- V. Mediante la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre del 2017, publicada en el Alcance Digital 261 de La Gaceta 205 del 31 de octubre del 2017, el Intendente de Transporte resuelve la fijación extraordinaria de tarifas a nivel

nacional para el transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al segundo semestre del 2017 (folios 2064 al 2224).

- VI. La resolución RIT-067-2017, en el Por tanto III, dispuso conceder un plazo de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la publicación de dicha resolución en el Diario La Gaceta, a los permisionarios que no obtuvieron el ajuste tarifario correspondiente, a efecto de que procedan a corregir la omisión o el atraso en el cumplimiento de alguna de las obligaciones legales, plazo que vence el día 12 de diciembre de 2017.
- VII. El 15 de marzo de 2018, la empresa Autotransportes Raro S.A., representada por el señor Roy Ramos Robles, interpone recurso de revocatoria con apelación en subsidio, gestión de nulidad y solicitud de corrección de error material contra la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre de 2017 porque no le fue otorgado el ajuste tarifario a la ruta 06, descrita como: San José- Barrio Luján y Viceversa (folios 3581 al 3587).
- VIII. El recurso de revocatoria, la gestión de nulidad y la solicitud de corrección de error material fueron analizados por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe 1455-IT-2018/60349 del 13 de julio de 2018, que corre agregado al expediente.
- IX. Se han cumplido los procedimientos de ley y, se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDOS:

- I. Del oficio 1455-IT-2018/60349 del 13 de julio de 2018, que sirve de fundamento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

I. ANÁLISIS DEL RECURSO DE REVOCATORIA, DE LA GESTIÓN DE NULIDAD Y DE LA SOLICITUD DE CORRECCIÓN DE ERROR MATERIAL POR LA FORMA

A) NATURALEZA

Los recursos presentados son los ordinarios de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas. En cuanto a la resolución de estos, se indica que primero debe resolverse el de revocatoria

y, en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico.

Además, se interpone una gestión de nulidad relativa concomitante en contra de la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre de 2017, a la cual le será aplicable los numerales 158 al 175 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.

La solicitud de corrección de error material se encuentra regulada en el artículo 157 de la Ley 6227, y únicamente opera en los siguientes casos: "En cualquier tiempo podrá la Administración rectificar los errores materiales o de hecho y los aritméticos."

B) TEMPORALIDAD

Revisados minuciosamente los autos, se concluye que el acto recurrido se publica en el Alcance 261 del Diario Oficial La Gaceta el 31 de octubre de 2017. La empresa Autotransportes Raro S.A., formula su recurso de revocatoria con apelación en subsidio el 15 de marzo de 2018; siendo que el plazo fenecía el 3 de noviembre de 2017, se evidencia que dicha actuación recursiva se presentó a la Aresep de manera extemporánea, toda vez que del análisis comparativo que se hace entre la fecha de notificación del acto y la de interposición del recurso transcurrieron más de 3 días hábiles, que resulta ser el plazo para recurrir los actos finales, según se regula puntualmente en el artículo 346 de la Ley General de la Administración Pública.

Se debe indicar en cuanto a lo anterior que el establecimiento de plazos para interponer recursos, tiene por virtud especial, entre otros aspectos, brindar seguridad jurídica a la administración y a los administrados; por lo que el ordenamiento jurídico delimita en el tiempo las posibilidades que tienen las partes de presentar gestiones recursivas en contra de las diversas actuaciones que se vayan presentando a lo largo del procedimiento. Vencido el plazo estipulado, nace la figura de la extemporaneidad que impregna su sello de punto final a un derecho que se tiene legalmente durante un plazo específico determinado por ley.

Conforme a lo indicado, la Aresep se encuentra definitivamente inhibida para entrar a conocer sobre el fondo del recurso, al haber adquirido firmeza la resolución recurrida sin haber sido interpuestos los recursos en el tiempo establecido por ley, por lo que una vez superado el plazo para ello, ya no puede ser objeto de recurso alguno, así, es innecesario también continuar con el análisis por la forma de dicho recurso, sino únicamente de la nulidad y la solicitud de corrección de error material interpuestas.

Ahora bien, en cuanto la gestión de nulidad interpuesta, es presentada de manera conjunta con los recursos de revocatoria con apelación en subsidio, en fecha 15 de marzo de 2018. De conformidad con lo que dispone el numeral 175 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) en cuanto al plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo (un año), se concluye que la gestión lo ha sido dentro del plazo legal conferido.

La solicitud de corrección de error material puede presentarse en cualquier momento, en el tanto la ley dispone que la Administración puede rectificar los errores materiales y los aritméticos en cualquier tiempo.

C)LEGITIMACIÓN

La empresa Autotransportes Raro S.A., se apersona al procedimiento como destinataria de los actos al ser operadora de la ruta 06, descrita como San José- Barrio Luján y Viceversa, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.

D)REPRESENTACIÓN

La gestión de nulidad y la solicitud de corrección de error material son incoados por el señor Roy Ramos Robles en su condición de Presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa recurrente, representación que se encuentra acreditada dentro del expediente (folio 3586).

II. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE NULIDAD Y DE LA SOLICITUD DE CORRECCIÓN DE ERROR MATERIAL POR EL FONDO

La Intendencia de Transporte, debido a que el recurso de revocatoria es presentado de forma extemporánea, tal y como se indica en el punto B) Temporalidad del Recurso, no corresponde analizarlo por el fondo y consecuentemente, lo que procede es rechazar el recurso ordinario de revocatoria por inadmisibile y elevar ante la Junta Directiva el recurso de Apelación en subsidio, para que lo tramite como corresponda

Ahora bien, en cuanto a la gestión de nulidad y a la solicitud de corrección de error material planteados, al ser presentados en tiempo y forma, tal y como se indica en el punto anterior, se considera que corresponde analizarlos por el fondo.

A. Argumentos de la empresa

Indican que el haber excluido a la ruta 6 del ajuste tarifario por haberse tomado la información del oficio DACP-2017-1353 del 4 de agosto de 2017 (visible a folios 11 y siguientes) que erróneamente indica que el permiso de la ruta 6 se encontraba “inactivo”, lo que es contrario a lo establecido en el oficio DACP-2018-0038 del 17 de enero de 2018 (folios 9 y siguientes del ET-001-2018) donde se indica que la ruta 6 está activa, genera una violación al elemento motivo del acto, al no coincidir con la realidad de la ruta, esto por considerar que no existe título habilitante para la ruta 06 al momento de la emisión del acto impugnado, como base para no otorgar el ajuste. Agrega que a folio 103 del expediente en la línea 6 se encuentra la ruta 6 como “principal”.

Concluyen que al existir vicio en el motivo, se vicia el contenido del acto, según el artículo 132 de la Ley General de la Administración Pública y solicitan se corrija el error material en el pliego tarifario y se les otorgue el ajuste tarifario.

B. Petitoria

“(…)

A. Se corrija el error material cometido al excluir la ruta 06 del listado de título habilitante contenido en la Resolución No. RIT-067-2017 y proceder a otorgar el ajuste denegado.

B. En caso de no conceder dicha petición:

-Se declare con lugar el recurso de revocatoria en cuanto se dirige específicamente a impugnar la denegatoria de ajuste tarifario a la ruta 06 por parte de la Resolución No. RIT-067-2017 de 15:30 horas del 27 de octubre de 2017 (...). Anúlese el acto impugnado y lo actuado en cuanto a dicha denegatoria. Otórguese el ajuste correspondiente a la ruta 06 descrita como San José- Barrio Luján.

-Subsidiariamente solicito se eleve el recurso de apelación ante el superior en grado para efectos de lo cual reiteramos la petición formulada en el punto anterior.”

C. Análisis del fondo de la solicitud de corrección de error material

El representante de la empresa solicitante indica expresamente lo siguiente:

“(...)

F.- De todo lo indicado se puede concluir válidamente que lo acontecido se explica razonablemente como un error material en el oficio DACP-2017-1353 de 4 de agosto de 2017, en el cual posiblemente al indicar “inactivo” en la casilla del permiso original de la ruta 06, se omitió incluir una casilla de “activo” cuando se adjudicó la ruta en el procedimiento abreviado de permiso a concesión (Ley No. 8826) mediante Art. 8.1.2.1 S.O. 30.2015, 27 de mayo 2015.

(...)

H. En esta condición, lo procedente de conformidad con el mérito de los autos y del principio de economía procesal es la corrección del pliego tarifario de la resolución recurrida para incluir a la ruta 06 en el ajuste otorgado. Esto es factible realizarlo por el mecanismo de rectificación de error material (artículo 157 de la Ley General de Administración Pública, o bien, mediante la acción recursiva (artículo 140 LGAP).

(...)”

Se observa de lo anterior, que la empresa al indicar que se da un error material por parte del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) en su oficio, considera que el error material también se da en el acto emitido por esta Intendencia, al haber tomado dicha información para no ajustar la tarifa a la ruta 06, por lo cual, es importante aclarar lo siguiente en cuanto al tema de correcciones de errores materiales:

Como efectivamente indica, la Ley General de la Administración Pública faculta a la Administración para que corrija en cualquier momento que sea oportuno los errores materiales o de hecho cometidos en sus actos. Se tiene claro que la corrección es el acto mediante el cual se rectifica o enmienda algo que se encuentra defectuoso, esto teniendo en cuenta que en algunas actuaciones procesales se pueden generar errores en la forma, que al no ser de suficiente gravedad no causan una nulidad, sino que simplemente se corrigen. Se observa de lo anterior, que estos errores son puramente materiales que no afectan cuestiones de fondo. Así, no sería posible que esta Intendencia, por medio de una corrección de error material, introduzca en la parte considerativa o dispositiva de su resolución, algo que no existe, porque eso equivaldría a modificarla o a ampliarla. De

esta forma, siguiendo las reglas de la corrección de un error material, se corrige un error material siempre que no entrañe una modificación sustancial del por tanto de la resolución, anulando la voluntad de la Administración en la parte en la que no otorga un ajuste tarifario a la ruta 06 por no contar la empresa que brinda el servicio en dicha ruta con el título habilitante vigente para hacerlo. Esto porque la rectificación del error material no debe implicar una revocación del acto en términos jurídicos, ya que el acto rectificado debe mantener el mismo contenido y esencia después de hacerse la corrección-en caso de que esta resultara aplicable-por lo que la rectificación no supone tan siquiera una revocatoria parcial del acto corregido.

Despréndase así de lo anterior que la rectificación que se hace al corregir un error material, como el que indica en este caso la empresa que se dio en el oficio del CTP y por tanto en la resolución RIT-067-2017, debe aplicarse de forma excepcional y de admitirse sería con criterio restrictivo según lo indicado en el párrafo anterior.

Aclarado esto, primero debe indicarse que la Intendencia de Transporte no puede corregir un error material contenido en oficios o actos emitidos por otra Administración, sino solo los cometidos en sus propios actos, por lo que debe descartarse esta posibilidad, de así pretenderlo la empresa solicitante. Por otra parte, en caso de haberse cometido el error material que indica la recurrente en la resolución RIT-067-2017, la Intendencia requiere determinar si efectivamente se trata de un error material o si lo alegado es realmente un supuesto error de hecho o derecho.

Lo anterior en el tanto la empresa está solicitando una corrección del pliego tarifario en cuanto a la exclusión de la ruta 06 del listado de títulos habilitantes y se otorgue así el ajuste pretendido y la forma de resolver esto dependería de lo que determine la Intendencia acerca del error alegado.

Así las cosas, analizado lo que argumenta la empresa solicitante, se determina que no se comete un error material al no ajustar las tarifas de la ruta 06 por pertenecer a una empresa que en ese momento no contaba con el permiso para brindar el servicio regulado en esa ruta, toda vez que el CTP así lo indica en su oficio DACP-2017-1353 del 4 de agosto de 2017. Como no consta a esta Intendencia si el oficio indicado supra contiene el error que menciona la empresa solicitante, en caso de que así lo fuera y que esta Intendencia hubiera tomado como válida esa información que contenía dicho error, el error cometido en la resolución RIT-067-2017 no sería en ese caso un error material sino un vicio contenido en la información tomada para resolver, que podría generar una “nulidad por decaimiento o nulidad sobreviniente”.

Así, es necesario que para no dar continuidad a una actuación que podría estar equivocada-si llevara razón la solicitante en cuanto a la información presentada por el CTP- se realizó la consulta al órgano competente, sea este el CTP, sobre lo alegado por la empresa gestionante para que ello sea conocido dentro del análisis de la gestión de nulidad presentada.

D. Análisis del fondo de la gestión de nulidad

La empresa recurrente alega que la resolución RIT-067-2017 adolece de motivo, al no coincidir con la realidad de la ruta 6 por considerar que no existe título habilitante para esta ruta y no otorgar por ello el ajuste tarifario, lo que conlleva que haya también un vicio en el contenido de la resolución. Al respecto de esta gestión de nulidad, es menester analizar si efectivamente se presenta un defecto en los elementos motivo y contenido de la resolución recurrida que conlleve a una nulidad de la misma. A lo que cabe mencionar que efectuado el análisis, la resolución RIT-067-2017, no es un acto administrativo nulo, por cuanto este contiene todos los elementos, tanto formales como sustanciales (sujeto, forma, procedimiento, motivo, fin y contenido), exigidos por la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), en el siguiente sentido:

- a) La resolución RIT-067-2017, es dictada por el órgano competente y por el servidor regularmente designado en ese momento, es decir por la Intendencia de Transporte y el Intendente que la representa (artículo 129, sujeto).*
- b) Es emitida por escrito como corresponde (artículos 134, forma).*
- c) Previo a su dictado, se realizan los trámites sustanciales y se cumplen los requisitos establecidos en la ley (artículo 31 de la ley 7593, procedimiento).*
- d) En cuanto al vicio en el motivo que se argumenta, cabe recalcar que lo alegado refiere a que por un error material en la información remitida por el CTP, se ha tomado a la empresa Autotransportes Raro S.A. como si no contara con el título habilitante para brindar el servicio de la ruta 06; a lo que cabe indicar que la Intendencia es tomadora de la información recibida por los entes competentes en cada una de sus materias, ya que no le corresponde contravenir lo indicado por quien tiene la competencia, así, para definir el estado de la empresa que gestiona la nulidad lo hace tomando la información remitida por el CTP mediante oficio DACP-2017-1353 en el que indica a folio 13 que la ruta 06 descrita como San José-Barrio Luján y viceversa, operada en condición de permiso por la empresa Autotransportes Raro S.A., se encuentra en estado inactivo. De esta manera, tal y como ya había sido explicado mediante oficio 508-IT-*

2018/46111 del 12 de marzo de 2018 a la empresa de cita, al no cumplir con lo dispuesto en el criterio b. del apartado 1.2 de la resolución RJD-120-2012 que corresponde al Modelo de Ajuste Extraordinario Para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús, no puede tomarse en cuenta dentro de los ajustes tarifarios al no contar con el título habilitante vigente para prestar el servicio regulado.

Lo indicado por la gestionante dentro del documento de impugnación presentado, sobre lo expresado en el oficio DACP-2017-1353 a folio 103 en el que en la línea 6 se observa que la ruta 6 aparece como “principal”, no tiene relación con si se cuenta o no con título habilitante para operar el servicio, lo cual se encuentra claro a folio 13 del mismo expediente cuando se establece que este se encuentra inactivo, tal como se explicó en el párrafo anterior, ya que este segundo listado sobre el tipo de ruta que trata (si es principal o es un ramal) contempla a todos los permisos existentes ante el CTP, sin diferenciar si se encuentran activos o inactivos. Finalmente, la información que indica la gestionante que consta en el expediente ET-005-2015 sobre el permiso con que cuenta la empresa para brindar el servicio de autobús, no corresponde tomarlo en cuenta dentro de este expediente, toda vez que esa información fue brindada por el CTP en enero 2015, esto es, unos dos años y siete meses antes del ajuste tarifario impugnado y la información del oficio del CTP con número DACP-2017-1353 que es la remitida para el presente ajuste tarifario, es la más actualizada para el momento de la emisión del acto del que se solicita su nulidad (RIT-067-2017) al ser de agosto 2017. (artículo 133, motivo).

De esta manera, se determina que la resolución de marras no recae en una nulidad por haberse cometido un vicio por parte de esta Intendencia, en el tanto se toma la información proveniente del ente competente en la materia de emisión de autorizaciones (permisos y concesiones) para brindar el servicio regulado, información que indica claramente que el permiso de la empresa recurrente para prestar el servicio en la ruta 6 se encuentra inactivo.

Es claro para esta Intendencia que la empresa Autotransportes Raro S.A. obtuvo condición de aprobada para participar en el procedimiento especial abreviado para el otorgamiento de concesiones en transporte público remunerado de personas en rutas regulares, de conformidad con el Decreto Ejecutivo 37737-MOPT, y obtuvo su condición de concesionaria dentro de este proceso mediante artículo 8.1.2.1 de la sesión ordinaria 30-2015 de la Junta Directiva de Consejo de Transporte Público. Aunado a esto, por la necesidad de que todos los concesionarios debían tener su contrato refrendado que el mismo fuera eficaz y así pudieran optar por fijaciones tarifarias, al no contar las

concesionarias del procedimiento abreviado con dicho refrendo, el Consejo de Transporte Público mediante acta de sesión ordinaria 046-2015 del 6 de agosto de 2015, establecen mediante artículo 7.8 el “Procedimiento para la presentación de los requisitos necesarios para el refrendo de los contratos de concesión, sus adendas y modificaciones para el transporte público, modalidad ruta regular”, dentro del cual establecen en su por tanto número 4 lo siguiente:

“4. Hasta tanto se obtenga la aprobación del refrendo del contrato de concesión por parte de la ARESEP, al amparo del inciso b) del artículo 25 de la Ley 3503, como condición EXCEPCIONAL Y TRANSITORIA, se asignará la condición de PERMISIONARIO, a todos los operadores que mediante acto administrativo válido en firme por parte de este Consejo, ostentan un derecho subjetivo de concesión o renovación de concesión en ruta regular.”

En el caso de marras, al indicar el CTP mediante oficio número DACP-2017-1353 que el permiso de la recurrente en la ruta 06 se encuentra INACTIVO, esta Intendencia debe tomarla como inactiva en respeto de lo que el ente competente indica; ahora bien, tal como fue mencionado en el análisis de la solicitud de corrección de error material, a esta Intendencia no le corresponde corregir errores en la información emitida por otras administraciones, no obstante, en caso de que sí existiera el error consignado por la empresa gestionante en su documento de impugnación, podría generarse una nulidad por dcaimiento o sobreviniente, regulada en el numeral 159 de la Ley General de la Contratación Administrativa que dice: “La nulidad del acto podrá sobrevenir por la desaparición de una de las condiciones exigidas por el ordenamiento para su adopción, cuando la permanencia de dicha condición sea necesaria para la existencia de la relación jurídica creada, en razón de la naturaleza de la misma o por disposición de ley.”

Así las cosas, es necesario para esta Intendencia consultar directamente al órgano competente, sea este el Consejo de Transporte Público, sobre el estado “activo o inactivo” en que se encontraba el permiso de la empresa Autotransportes Raro S.A. al momento de emitirse la resolución RIT-067-2017; la anterior consulta se realiza mediante el oficio 946-IT-2018/52506 del 11 de mayo de 2018 y se recibe respuesta mediante oficio DACP-2018-0841 del 29 de mayo de 2018 en el que expresamente se indica lo siguiente:

“(…)

La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el artículo N° 8.1.2.1, de la sesión ordinaria 30-2015 del 27 de mayo de 2015, acordó: Otorgar el derecho de concesión a la

empresa: AUTOTRANSPORTES RARO S.A., para la explotación del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad AUTOBUS, en la ruta 06 que a continuación se indica: SAN JOSÉ-B° LUJAN Y VICEVERSA.

La empresa AUTOTRANSPORTES RARO S.A. se encuentra INACTIVO en su condición de PERMISIONARIA y ACTIVA en su condición de CONCESIONARIA de la ruta N° 06.

Mediante el oficio N° SACP-2018-0038 de fecha 17 de enero de 2018, este Departamento, remite la respuesta a la solicitud de información para la fijación tarifaria nacional, gestionada mediante el oficio 2056-IT-2017 / 37324, de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
(..)"

Se observa de la información remitida por el CTP que efectivamente y tal como ya se ha mencionado, el permiso de la ruta 6 operado por la empresa Autotransportes Raro S.A., sufre un cambio de permiso a concesión mediante acuerdo 8.1.2.1, de la sesión ordinaria 30-2015 del 27 de mayo de 2015. Situación que es reafirmada— no en el momento de emisión del acto recurrido— mediante oficio SACP-2018-0038 de fecha 17 de enero de 2018 que se remite dentro del expediente ET-001-2018 donde se conoce y resuelve el ajuste tarifario a nivel nacional para el I semestre 2018. En dicha información se denota que el permiso que había sido otorgado mediante artículo 6.7 de la sesión ordinaria 07-2010 del 2 de febrero de 2010 de la Junta Directiva del CTP se encuentra inactivo, información que fue la recibida dentro del análisis del ajuste tarifario que da como resultado la resolución recurrida. La siguiente es la información remitida por CTP mediante oficio SACP-2018-0038 supra indicado:

Cedula	Operador	Provincia	Ruta	Descripción	Condición	ARTICULO	SESION	FECHA	VENCE	OBSERVACIONES	Estado	Ruta Fusionada
3101081595	AUTO TRANSPORTES RARO SOCIEDAD ANONIMA	SAN JOSE	6	SAN JOSE-B° LUJAN Y VICEVERSA	CONCESION	8.1.2.1	30-2015	27/05/2015	30/09/2021	ART.8.1.2.1, S.O. 30-2015, 27 de mayo 2015 / APROBADO PERMISO A CONCESION	ACTIVO	
3101081595	AUTO TRANSPORTES RARO SOCIEDAD ANONIMA	SAN JOSE	6	SAN JOSE-B° LUJAN Y VICEVERSA	PERMISO	6.7	07-2010	02/02/2010		ART.8.1.2.1 S.O. 30-2015, 27 de mayo 2015 / APROBADO PERMISO A CONCESION	INACTIVO	

Así, de la información con que al día de hoy se cuenta para resolver este recurso, al encontrarse activa la concesión otorgada el 27 de mayo de 2015 a favor de la empresa Autotransportes Raro S.A. para operar la ruta 06, esta Intendencia tiene claro que, al haber sido la empresa una de las concesionarias del procedimiento especial abreviado, le

corresponde tomarse en cuenta dentro de lo estipulado mediante el por tanto 4 del artículo 7.8 emitido en la sesión ordinaria 046-2015 del 6 de agosto de 2015 referente a su condición de permisionario excepcional y transitorio hasta tanto se obtenga el refrendo de su contrato de concesión.

Se determina de este modo que, al no haber indicado el CTP en su oficio DACP-2017-1353 que la condición de la empresa en la ruta 06 era de concesionaria activa, y al provocar esto que esta Intendencia no pudiera contemplar a la recurrente dentro de los permisos provisionales y transitorios, se vicia el motivo de la resolución de la que se pretende su nulidad parcial, esto por desaparecer una de las condiciones exigidas por la norma para la denegatoria del ajuste tarifario, es decir, al no existir la condición actual de permiso INACTIVO tal como lo indicó el CTP en su oficio, sino, al existir la condición de permiso provisional y transitorio al contar la empresa con una concesión activa.

- e) Se establecen en su parte considerativa las razones que sustentan las decisiones del órgano competente; tal como fue explicado anteriormente, el motivo del acto, específicamente en la parte en que considera inactivo el permiso de la empresa gestionante se encuentra viciado por un evento sobreviniente, el cual es la información actualizada remitida por el CTP mediante oficio SACP-2018-0038 en el que indica que el permiso de la empresa recurrente en la ruta 06 se encuentra inactivo y que cuenta con una concesión activa en esa misma ruta, lo que permite que se le contemple a esta empresa dentro de lo estipulado en el artículo 7.8 de la sesión ordinaria 46-2015 respecto a la condición de permisionaria provisional y transitoria. Al encontrarse viciado el motivo en la parte en la que no considera a la empresa para el ajuste tarifario, se vicia el contenido, el cual es el resultado de las motivaciones que no dan ajuste a la recurrente.*

Por lo anteriormente expuesto, se concluye que la resolución RIT-067-2017, contiene para el caso en concreto de lo argumentado por la empresa recurrente un vicio en el motivo y en el contenido del acto por sobrevenir hechos que no habían sido indicados por el CTP en su momento, vicios que permiten a esta Intendencia rectificar el acto en la parte en la que no otorga el ajuste tarifario a la empresa Autotransportes Raro S.A. en la ruta 06 operada en este momento en condición de permisionaria provisional y transitoria. Dicha rectificación se realiza en este mismo acto según se observa a continuación:

- II Semestre 2017 (RIT-067-2017)

La fijación tarifaria a nivel nacional para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al segundo semestre del 2017, arrojaba como resultado a nivel general un aumento del 1,17%, al aplicar este porcentaje de ajuste a la tarifa vigente de la ruta 06 al momento de emitir la resolución RIT-067-2017 del 31 de octubre del 2017, se obtiene como resultado el siguiente cuadro tarifario:

Cuadro 1.
Fijación extraordinaria del II semestre de 2017

Ruta	Descripción de ruta	Descripción de fraccionamiento	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa Resultante (¢)	
			Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor
06	SAN JOSE-Bº LUJAN	SAN JOSE-Bº LUJAN	280	0	285	0

NOTA: La tarifa que se indica como vigente corresponde a la autorizada mediante resolución 023-RIT-2017 del 10 de abril de 2017, publicada en el Alcance 84 a la Gaceta 74 del 20 de abril de 2017.

- I Semestre 2018 (RIT-048-2018)

La fijación tarifaria a nivel nacional para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al primer semestre del 2018, arrojó como resultado a nivel general un aumento del 3,45%, al aplicar este porcentaje de ajuste a la tarifa de la ruta 06 indicada en el Cuadro 1., se obtiene como resultado lo siguiente:

Cuadro 2.
Fijación extraordinaria del I semestre de 2018

Ruta	Descripción de ruta	Descripción de fraccionamiento	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa Resultante (¢)	
			Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor
06	SAN JOSE-Bº LUJAN	SAN JOSE-Bº LUJAN	285	0	295	0

NOTA: La tarifa que se indica como vigente corresponde a la resultante en el Cuadro 1.

- Pliego Final

Una vez realizados los ajustes tarifarios indicados anteriormente, la ruta 06 descrita como: San José-Barrio Luján, operada por la empresa Autotransportes Raro S.A. y para una mayor claridad se esboza el pliego tarifario de la ruta 06 tal como quedaría, luego de acoger la nulidad incoada por la empresa recurrente:

**Cuadro 3.
Pliego tarifario para la ruta 06**

Ruta	Descripción de ruta	Descripción de fraccionamiento	Tarifa (¢)	
			Regular	Adulto Mayor
06	SAN JOSE-Bº LUJAN	SAN JOSE-Bº LUJAN	295	0

III. CONCLUSIONES

Se concluye, con base en lo arriba expuesto, lo siguiente:

1. El recurso de revocatoria, presentado por la empresa Autotransportes Raro S.A., representada por el señor Roy Ramos Robles, resulta inadmisibile por haber sido presentado fuera del término legalmente conferido y al efecto resulta extemporáneo.
2. La gestión de nulidad y la solicitud de corrección de error material presentados por la empresa Autotransportes Raro S.A., representada por el señor Roy Ramos Robles, resultan admisibles por haber sido presentados en la forma y el tiempo legalmente conferido y al efecto resultan a derecho.
3. La Intendencia de Transporte no puede corregir errores materiales de actos emitidos por otros entes administrativos, aun así, se determina que la información contenida en el oficio DACP-2017-1353 en la parte que indica que el permiso de la recurrente en la ruta 06 se encuentra inactivo, no corresponde a lo que había sucedido en la realidad respecto de dicho permiso para la recurrente, esto por una omisión de información por parte del CTP al no indicar que la empresa obtuvo una concesión en esa ruta. Omisión posteriormente corregida en el oficio SACP-2018-0038 de fecha 17 de enero de 2018 que trae como consecuencia la nulidad sobreviniente del acto emitido por la Intendencia de Transporte y la rectificación del mismo.

(...)"

- II. Conforme con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es rechazar por la forma el recurso de revocatoria, rechazar por el fondo la solicitud de corrección de error material y admitir por el fondo la gestión de nulidad parcial presentados por la empresa Autotransportes Raro S.A. tal y como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N° 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la Ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública, (Ley N° 6227), y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger la recomendación del informe 1455-IT-2018/60349 del 13 de julio de 2018.
- II. Rechazar por extemporáneo el recurso de revocatoria, presentado por la empresa Autotransportes Raro S.A., representada por el señor Roy Ramos Robles, en contra de la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre de 2017.
- III. Rechazar por el fondo la solicitud de corrección de error material presentada por la empresa Autotransportes Raro S.A., representada por el señor Roy Ramos Robles, en contra de la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre de 2017.
- IV. Admitir por el fondo la gestión de nulidad parcial presentada por la empresa Autotransportes Raro S.A., representada por el señor Roy Ramos Robles, en contra de la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre de 2017 y fijar para la ruta 06, operada por la empresa Autotransportes Raro S.A. las siguientes tarifas:

<i>Ruta</i>	<i>Descripción de ruta</i>	<i>Descripción de fraccionamiento</i>	<i>Tarifa (¢)</i>	
			<i>Regular</i>	<i>Adulto Mayor</i>
06	SAN JOSE-Bº LUJAN	SAN JOSE-Bº LUJAN	295	0

- V. Las tarifas aprobadas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el Diario La Gaceta.
- VI. Elevar a la Junta Directiva el recurso de apelación en subsidio y prevenir a las partes que cuentan con tres días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la resolución, para hacer valer sus derechos ante dicho órgano de alzada, por lo que una vez notificada la presente resolución, el recurrente en el término antes indicado, deberá presentar los alegatos que considere pertinente ante la Junta Directiva. Una vez cumplido este plazo, comenzará a correr el término para el superior jerárquico a efecto de resolver el recurso.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENCIA DE TRANSPORTE**

1 vez.—O. C. N° 9006-2018.—Solicitud N° 136-2018.—(IN2018265189).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RIT-102-2018

San José, a las 15:00 horas del 26 de julio de 2018

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE REVISION TARIFARIA PRESENTADA POR LA EMPRESA BENAVIDES ACUÑA S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBUS, EN LAS RUTAS 256, 258 y 259 DESCRITA COMO NARANJO-CEMENTERIO-DULCE NOMBRE-PUENTE PILAR-EL TUNEL-CALLE PÉREZ-ROSARIO Y VICEVERSA, NARANJO-SAN JUAN Y VICEVERSA, Y NARANJO-SAN JUANILLO-CAÑUELAS Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-135-2015

RESULTANDOS:

- I.** La empresa Transportes Benavides Acuña S.A., cédula jurídica 3-101-225502 cuenta con el respectivo título que la habilita como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas en las rutas 256, 258 y 259 descritas respectivamente como: Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilar-El Tunel-Calle Pérez-Rosario y viceversa, Naranjo-San Juan y viceversa, y Naranjo-San Juanillo-Cañuelas y viceversa, de conformidad con lo dispuesto por artículo 8.1.2.29 de la Sesión Ordinaria 30-2015 del 27 de mayo de 2015 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 10-11 del expediente administrativo.)
- II.** El día 18 de diciembre de 2015, el señor Marlon Rodríguez Acevedo, en su condición de apoderado especial de la empresa Transportes Benavides Acuña S.A (folio 8 del expediente administrativo); solicita ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante ARESEP) un ajuste del 22,89% sobre las tarifas vigentes de las rutas 256, 258 y 259 (folios 1 al 47).
- III.** La Intendencia de Transporte, el 10 de febrero de 2016, mediante resolución RIT-020-2016 resuelve la solicitud de ajuste tarifario presentada por la empresa Transportes Benavides Acuña S.A., tramitada en el expediente ET-135-2015 (folios 106 al 110 del expediente administrativo).
- IV.** La empresa Transportes Benavides Acuña S.A., el 17 de febrero de 2016, presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra lo resuelto por la Intendencia de Transporte mediante resolución RIT-020-2016, por no encontrarse conforme con lo resuelto por el Intendente de Transporte (folios 90 al 94 del expediente administrativo).

- V. Mediante resolución RIT-039-2017 del 22 de junio de 2017, la Intendencia de Transporte resuelve rechazar el recurso de revocatoria interpuesto por Transportes Benavides Acuña S.A. (folios 131 al 145 del expediente administrativo).
- VI. El 26 de junio del 2017, la Intendencia de Transporte mediante oficio 1042-IT-2017, emite el informe que ordena el artículo 349 de la de la Ley General de Administración Pública y procede a elevar el recurso de apelación a la Junta Directiva de la Aresep (folios 128 al 130 del expediente administrativo).
- VII. La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, mediante resolución RJD-034-2018 del 2 de marzo de 2018 (folios 161 al 173 del expediente administrativo) dispuso en lo pertinente lo siguiente:

(...)"

- I. Declarar con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Benavides Acuña S.A. contra la resolución RIT-020-2016.
- II. Declarar la nulidad de la resolución RIT-020-2016, y por conexidad la de la resolución RIT-039-2017, ambas dictadas por la Intendencia de Transporte.
- III. Retrotraer el procedimiento tarifario, al momento procesal oportuno, es decir, al momento del análisis de la solicitud tarifaria.
- IV. Notificar a las partes, la presente resolución.
- V. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

(...)"

- VIII. El 26 de abril de 2018, mediante oficio 837-IT-2018/51123, la Intendencia de Transporte según lo dispuesto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-034-2018, solicita a la empresa la actualización de la solicitud de revisión tarifaria, esto en virtud de que la petición inicial era del 7 de diciembre de 2015 (folios 176 al 177 del expediente administrativo).
- IX. El 11 de mayo de 2018, la empresa Transportes Benavides Acuña S.A. presenta en tiempo y forma lo prevenido en el oficio 837-IT-2018 (folios 178 al 195 del expediente administrativo).
- X. La Intendencia de Transporte, por medio del oficio 989-IT-2018/52967 del 16 de mayo de 2018 otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 197 al 199 del expediente administrativo).

- XI.** La convocatoria a la audiencia pública se publica en los diarios: La Extra y La Teja del 1 de junio de 2018 (folios 210 al 211 del expediente administrativo), en el periódico regional Mi Tierra, edición mayo–junio N°47 (folio 212) y en La Gaceta N°97 del 1 de junio del 2018 (folios 214 al 215 del expediente administrativo).
- XII.** La audiencia pública se realiza a las 17:00 horas (5:00 p.m.) del 26 de junio de 2018 en el Gimnasio de la Escuela Republica de Colombia, ubicado al costado sur del Parque Central de Naranjo, Naranjo, Alajuela.
- XIII.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, por oficio 3010-DGAU-2018/58334 del 27 de junio de 2018, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 233 al 237), y según el acta N°126-2018 de la audiencia pública del 26 de junio de 2018, emitida bajo el oficio: 3009-DGAU-2018/58332 del 29 de junio del 2018, se presentaron oposiciones y coadyuvancias en la etapa de audiencia pública.
- XIV.** Cumpliendo los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- XV.** La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe con oficio 1438-IT-2018/ 59837 del 10 de julio de 2018, que corre agregado al expediente.
- XVI.** Se han observado los plazos y las prescripciones de ley en los procedimientos.

CONSIDERANDOS:

- I.** Conviene extraer lo siguiente del oficio 1438-IT-2018/ 59837 del 10 de julio de 2018, que sirve de base para la presente resolución:

“(...)

B. ANÁLISIS TARIFARIO

B.1. Variables utilizadas:

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	29.861	29.861	-	0,00%
Distancia (Km/carrera)	26,17	26,17	-	0,00%
Carreras	339,15	339,15	-	0,00%
Flota	3	4	- 1,00	-25,00%
Tipo de Cambio	570,65	569,43	1,22	0,21%
Precio combustible	562,00	540,00	22,00	4,07%
Tasa de Rentabilidad	16,13%	14,91%	0,0122	8,18%
Valor del Bus \$	103.000	103.000	-	0,00%
Valor del Bus ¢	58.776.950	58.651.290	125.660	0,21%
Edad promedio de flota	10,00	13,25	- 3,25	-24,53%

B.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

De acuerdo con la metodología tarifaria, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos históricos que provienen de las siguientes fuentes:

- El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.*
- El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma mensual ante la ARESEP, según lo establecido en las resoluciones 034-RIT-2015 y 131-RIT-2015.*
- El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).*

De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.

Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 del 7 de junio de 2012, ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014, en donde en lo que interesa señala:

“(...) En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea

mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12 meses previos al estudio. De igual forma se debe considerar que, el cálculo tarifario en aquellas rutas con fraccionamientos de la tarifa requiere; -en el caso de que las estadísticas de demanda no estén separadas, en concordancia con esa estructura tarifaria- de la determinación de la cantidad de pasajeros equivalente a tarifa máxima (ingresos tarifarios dividido entre la cantidad de pasajeros), para lo que se cotejan los datos de pasajeros e ingresos de las estadísticas reportadas por la empresa con los estados financieros.”

La empresa corre el modelo con una demanda promedio mensual de 29.861 pasajeros por mes.

Las estadísticas remitidas por la empresa al sistema INTRAN para el periodo de junio 2017 a mayo de 2018 alcanzan un valor 15.195,62 pasajeros por mes para la ruta 256 y de 10.299,22 pasajeros por mes para las rutas 258-259, para un total de 29.861 pasajeros por mes.

El último estudio tarifario individual a las rutas 256 y 258-259 se tramitó en el expediente ET-102-2009, y se resolvió mediante la resolución RRG-10173-2009 del 8 de octubre de 2009, en esa oportunidad se consideró una demanda de 22.376 pasajeros por mes para la ruta 256 y de 15.701 pasajeros por mes para las rutas 258-259, para un total de 38.077 pasajeros por mes.

Los datos disponibles de demanda de pasajeros son los siguientes

Ruta	Descripción	Empresa	Última fijación tarifaria individual	Estadísticas de los últimos 12 meses
256	Naranjo-Rosario	17.981	22.376	15.196
258-259	Naranjo-Cañuelas	11.880	15.701	10.299
Total		29.861	38.077	25.495

En aplicación del procedimiento descrito lo que corresponde es utilizar el dato de demanda de pasajeros de la última fijación tarifaria individual anterior, esto es 38.077 pasajeros promedio mes por ser el dato mayor. Ahora bien, la empresa en la actualización de su solicitud tarifaria indica que el dato utilizado en la última fijación tarifaria resuelta mediante resolución RRG-10173-2009 es incorrecto y procede a demostrar la inconsistencia del dato (folios 185 al 191), fundamentado principalmente que al hacer los reportes estadísticos la empresa reportó un dato de pasajero equivalente calculado a tarifa media y no a tarifa máxima como corresponde, por lo que el dato correcto de demanda debe ser de 29.861 pasajeros promedio mes.

La Intendencia de Transporte al revisar el alegato de la empresa en cuanto al dato de demanda de los reportes estadísticos del periodo julio 2008 a junio 2009 (folios 185 al 191) concluye que efectivamente el dato de pasajeros reportado no se había calculado a tarifa máxima, en este sentido ya la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 había determinado que en aquellas rutas con tarifa fraccionada y donde el dato de demanda no esté separado en concordancia con esa estructura tarifaria lo procedente es determinar la cantidad de pasajeros equivalente a tarifa máxima, en este sentido la observación señalada por la empresa petente es válida y en consecuencia se procede a establecer para el presente estudio el dato de demanda reportado por la empresa en su solicitud tarifaria, esto es 17.981 pasajeros por mes para la ruta 256 y de 11.880 pasajeros mes para las rutas 258-259, para un total de 29.861 pasajeros por mes.

B.1.2. Distancia

La distancia por carrera ponderada utilizada en el análisis tarifario es de 26,17 kilómetros, medida por los técnicos de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, según consta en el RA-297 y en el expediente administrativo a folios 69 al 73.

B.1.3. Carreras

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

La empresa tiene horarios aprobados de conformidad con el artículo 9 de la Sesión 3029 del 29 de febrero de 1996, y con el artículo 24 de la Sesión 3154 del 3 de diciembre de 1997 ambos de la antigua Comisión Técnica de Transportes (folios 16 al 20 del expediente administrativo).

Los horarios autorizados ascienden a un total de 339,15 carreras promedio mes, el reporte de las estadísticas para el periodo junio 2017 a mayo 2018 indica que la empresa realiza 731,58 carreras promedio mes. Ahora bien, respetando el criterio expuesto, para el presente estudio se consideran 339,15 carreras por mes.

B.1.4. Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con 4 autobuses como flota autorizada, esto según lo dispuesto mediante artículo 6.6 de la Sesión Ordinaria 19-2014 del 13 de marzo del 2014, el cual corre agregada al expediente. No obstante,

el CTP notificó el 29 de junio de 2018 a la Aresep, la sustitución de una de las unidades por medio del oficio DACP-2018-0971, el cual puede ser consultado en el expediente de requisitos de admisibilidad RA-297 (folios 1237-1240).

De acuerdo con la información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP), 3 unidades están a nombre de Transportes Benavides Acuña S.A. y otra a nombre de Olibet Bogantes Paniagua (AB-5292), en este último caso existe autorización del CTP para que esta unidad opere bajo la figura del arrendamiento, no obstante dado que ya se encuentra totalmente depreciada dicha unidad al ser modelo 2007, para efectos del modelo tarifario, se considera la misma como propia para efectos de los costos de operación y mantenimiento.

Cumplimiento ley 7600

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad; el cumplimiento verificado al día del análisis tarifario es de un 100 %.

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (22 de octubre de 2007, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó la revisión técnica de las unidades, indicando la condición de "Favorable con defecto leve", para 3 unidades, a saber: las unidades SJB-10615, SJB-12728 y la AB-5292. Por su parte la unidad AB-4907 presenta la revisión técnica vencida, por lo que tanto se excluye del cálculo tarifario.

El detalle de la unidad sin revisión técnica obligatoria es el siguiente:

Unidad AB-4907

Fue a revisión periódica obligatoria el día 28 de febrero de 2018 y el resultado fue: "Desfavorable" (comprobante N°000400003498510 RTV), posterior a esa fecha no registra ninguna revisión técnica obligatoria.

Sobre la Revisión Técnica Vehicular (RTV) es importante señalar, que las unidades autorizadas por el CTP deben estar al día en todas sus obligaciones respecto a las condiciones de operación autorizadas por el ente competente en la materia, dentro de las cuales se estipula el estar al día con la revisión técnica vehicular.

Resulta importante traer a colación en este análisis, los artículos 4 inciso b), 24, 30 inciso a) y 1469 inciso w) de la Ley 9078 (Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial) a fin de tener claridad de la importancia de la Revisión Técnica Vehicular, los cuales indican lo siguiente:

(...)

ARTÍCULO 4.- Requisitos documentales de circulación

b) Comprobante de derecho de circulación y de IVE. Además, deberán exhibir en el parabrisas delantero o en otro lugar visible, de acuerdo con la naturaleza constructiva del vehículo, la calcomanía o el comprobante de la IVE, el marchamo de circulación y el dispositivo de identificación del Registro Nacional.

(...)

ARTÍCULO 24.- Obligatoriedad de la IVE

La IVE comprende la verificación mecánica, eléctrica y electrónica en los sistemas del vehículo, de sus emisiones contaminantes y lo concerniente a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la presente ley y su manual de procedimientos.

Solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan las condiciones citadas, así como los demás requisitos que determinen esta ley y su reglamento. El resultado satisfactorio de las pruebas realizadas por los CIVE se acreditará con la confección y entrega de la tarjeta de IVE, así como la calcomanía adhesiva de aprobación, documentos cuyas características serán establecidas por el COSEVI.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento y en cualquier vía pública las autoridades de tránsito podrán verificar, mediante procedimiento técnico y con el equipo necesario, el cumplimiento de las disposiciones de esta sección.

En el caso de equipo especial, de acuerdo con la calificación que establezca el MOPT, únicamente estarán obligados a la verificación de las características del fabricante para efectos de su inscripción inicial. Lo anterior sin perjuicio de los controles aleatorios que puedan establecerse con posterioridad.

Los vehículos de colección, los históricos o los diseñados para competencia deportiva podrán circular de acuerdo con las disposiciones reglamentarias respectivas, las cuales seguirán las mejores prácticas internacionales.

En la actividad de inspección vehicular no se permitirá la manipulación ni el desprendimiento de ninguna pieza o componente de los vehículos; tampoco,

ningún tipo de reparación o modificación, con el fin de asegurar la total independencia y objetividad del servicio.”

(...)

ARTÍCULO 30.- Periodicidad de la IVE

La IVE se efectuará por lo menos con la siguiente periodicidad:

a) Cada seis meses para los vehículos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas.

(...)

ARTÍCULO 146.- Multa categoría D

w) Al propietario del vehículo que sea puesto en circulación sin la IVE del período correspondiente.

(...)

Por su parte el Decreto Ejecutivo 30184-MOPT (Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que Circulen por las Vías Públicas) en su Artículo 22 establece lo siguiente:

“(...)

ARTÍCULO 22. —Resultados de la revisión técnica vehicular. La revisión técnica de vehículos, con base en los defectos detectados, podrá tener los siguientes resultados:

(...)

22.3 Desfavorable: Cuando se detectare algún defecto grave. El vehículo no será apto para circular por las vías públicas terrestres. El interesado únicamente podrá trasladar su vehículo desde la estación de RTV hasta el taller de reparación, debiendo corregir los defectos en un plazo no superior a treinta días naturales y volver posteriormente a la estación RTV para verificar que han sido subsanados. (La negrita no es del original) (...)

Por su parte la empresa RITEVE S y C, quien tiene actualmente la labor de la Revisión Técnica Vehicular señala como parte de su misión empresarial “Revisar vehículos para preservar la vida”, comprometidos con altos estándares de calidad técnica y humana, basados en nuestra experiencia y conocimiento de la flota vehicular; siendo nuestra propuesta de valor como servicio “Revisamos vehículos para preservar la vida”.

Traemos a colación este aspecto, porque precisamente ahí radica el punto medular de este tema, puesto que la Aresep antepone sobre cualquier cosa la protección a la vida humana, y una manera de hacerlo es precisamente contribuir a verificar por los medios legales a su alcance, que las unidades de autobuses que conforman una flota autorizada por el CTP para brindar servicio a una ruta se encuentre en buenas condiciones mecánicas para que los usuarios puedan viajar seguros a sus diferentes destinos.

Ahora bien, ya en el caso bajo análisis, se determinó en el presente expediente tarifario, que efectivamente las unidades SJB-8215 y AB-4907 no cuentan con la Revisión Técnica Vehicular al día, y por ende se les excluye del estudio tarifario. Aquí precisamente en la misma línea de pensamiento citada, lo que importa es la seguridad de las personas, amén de que resulta una obligación permanente contractual y legal que tienen los operadores durante la vigencia del título que los habilita como prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús.

De conformidad con lo expuesto anteriormente, no corresponde a esta Intendencia reconocer dentro del ajuste tarifario aquellas unidades que, aunque se encuentren autorizadas dentro de la flota autorizada, al estar estas incumpliendo con los requisitos legales para circular por las vías públicas terrestres, no pueden brindar el servicio público regulado.

En cuanto al no reconocimiento de ajuste tarifario de las unidades que no cuentan con la revisión técnica al día, se ha referido la Junta Directiva de la Aresep en igual sentido al mencionado anteriormente; así mediante resolución RJD-090-2017 del 28 de febrero de 2017, se indica lo siguiente:

“(…)

Así las cosas, no resulta posible reconocer tarifariamente, un autobús que no puede circular de conformidad con lo establecido en la Ley 9078 y en el Decreto N°30184-MOPT, ergo, no podría brindar el servicio público como le corresponde. En ese mismo sentido, se ha pronunciado la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, mediante los acuerdos 002-040-2007, 008-063-2007 y 005-062-2008.

(…)”

Por lo tanto para el cálculo tarifario las unidades SJB-8215 y AB-4907 serán excluidas del análisis.

Valor del autobús

El valor de bus a reconocer en este estudio es un autobús urbano. El valor del autobús corresponde a \$103.000 para un vehículo nuevo con rampa.

Edad de la flota

La edad promedio de la flota (3 unidades) es de 10,0 años.

B.1.5. Tipo de cambio

Dicha variable se ajusta al valor vigente al día de la audiencia, esto es al 26 de junio de 2018 con un valor de ₡570,65/\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utiliza en su petición tarifaria un tipo de cambio de ₡569,43/\$1.

B.1.6 Precio combustible

El precio del combustible diésel se ajusta al valor vigente al día de la audiencia, esto es al 26 de junio de 2018 con un valor de ₡562 por litro. La empresa utiliza en su petición tarifaria el precio de ₡540 por litro.

B.1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utiliza para la corrida del modelo es de 16,13 % según dato de los indicadores económicos del Banco Central.

B.1.8 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Transportes Benavides Acuña S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permissionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo.

B.2.1. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Dados los resultados anteriores, se recomienda ajustar las tarifas vigentes de la ruta 256-258-259 en un 1,27%. Sin embargo y dado que el porcentaje resultante es menor al 5% que establece la Ley 3503 en su artículo 31, modificado por la Ley 7593, la recomendación final es mantener las tarifas autorizadas mediante resolución RIT-048-2018 del 10 de abril de 2018 y publicadas en el diario oficial La Gaceta 65, Alcance 76 del 16 de abril de 2018.

Ahora bien, es importante señalar que mediante resolución dictada a las diez horas diecinueve minutos del nueve de febrero de dos mil dieciséis, dentro del expediente 15-009960-0007-CO, que es Recurso de Inconstitucionalidad incoado contra el artículo 31.B.1 de la Ley N° 3503

del 10 de mayo 1965 “Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores”, la Sala Constitucional al acoger para su estudio el presente recurso, dispuso suspender en vía administrativa el dictado de la resolución final en los procedimientos tendientes a agotar esa vía, que son los que se inician con y a partir del recurso de alzada o de reposición interpuestos contra el acto final de que aquellos procesos en que se vea involucrada la aplicación del artículo 31.B.1 de la Ley nº 3503 del 10 de mayo 1965 “Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores” lo anterior de acuerdo con los numerales 81 y 82 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional nº 7135, publicada en el diario oficial La Gaceta nº 198, alcance 34 del 19 de octubre de 1989.

B.2.2 Rebalanceo tarifario

La empresa propone igualar las tarifas de ambas rutas partiendo de un rebalanceo tarifario

Dicha solicitud no procede en este caso dado que, como se indicó anteriormente, la recomendación consiste en mantener las tarifas vigentes.

- II. Igualmente, del oficio 1438-IT-2018/ 59837 del 10 de julio de 2018, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos y se les da respuesta de la siguiente manera:

“(…)

- 1. Oposición: Isabel Villalobos Carvajal, portadora de la cédula de identidad número: 2-0301-0694. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
 - a) Los autobuses tienen más de quince años.*
 - b) La tarifa de ¢ 450 es muy alta.*
- 2. Oposición: María del Milagro Valverde Méndez, portadora de la cédula de identidad número: 2-0425-0916. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
 - a) La tarifa pretendida de ¢ 450 es muy alta sobre todo para distancias, NARANJO-SAN JUAN 1,77 km y NARANJO-EL MURO 3,53 km.*
- 3. Oposición: Mauren Dayana Pérez Hernández, portadora de la cédula de identidad número: 2-0665-0562. Presenta escrito que corre agregado al expediente, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
 - a) La tarifa pretendida es muy alta y no se justifica.*

- b) *Para tomar el autobús debe caminar un kilómetro, vive en San Juanillo.*
4. Oposición: *Rosa Zamora Carvajal, portadora de la cédula de identidad número: 2-0453-0881. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
- a) *Para tomar el autobús debe caminar un kilómetro, vive en San Juanillo.*
b) *Los autobuses todo el tiempo van muy llenos.*
c) *La tarifa pretendida es muy alta y no se justifica.*
5. Oposición: *Kenneth Eduardo Quirós Rodríguez, portador de la cédula de identidad número: 2-0655-0200. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública*
- a) *A los autobuses se les mete el agua.*
b) *Las ventanas y otras partes tienen los tornillos zafados.*
c) *Los horarios no son suficientes.*
d) *Los usuarios se ven en la obligación de tomar taxi.*
e) *Los horarios deben mejorarse*
6. Oposición: *Luis Alberto Vargas Jiménez, portador de la cédula de identidad número: 1-0543-0163. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
- a) *Para la gente de San Juan y San Juanillo, inclusive que no es mi pueblo, pero para la gente del Rosario, Calle Vargas, Pilas y Rosario le están aplicando un incremento de un 125%, y ni juntando la inflación de los últimos 20 años nos da un aumento de 125%.*
b) *La tarifa pretendida de ₡ 450 es muy alta sobre todo para distancias, NARANJO-SAN JUAN 1,77 km, NARANJO-EL MURO 3,53 km.*
7. Oposición: *Jacqueline Soto Hidalgo, portadora de la cédula de identidad número: 2-0500-0918. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
- a) *Las unidades están en pésimo estado, se le caen encima a los usuarios.*
b) *Las gradas son altísimas, hay adultos mayores que tienen casi que alzarlos y subirlos alzados.*
c) *Las rampas no sirven, si suben no bajan y si bajan no suben.*
d) *Un autobús hace poco casi se incendia.*
e) *Todas las unidades deben ser cambiadas*
8. Oposición: *María Elena Fernández González, portadora de la cédula de identidad número: 2-0262-0139. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
- a) *Los autobuses muy pequeños, muy desordenados, muy sucios, esos buses nunca los barren, ni los lavan, ni los pintan.*

- b) *Los usuarios necesitamos buses nuevos, nuevos, para que la gente vaya cómoda y que den un buen trato a los pasajeros.*
9. *Oposición: Yorleny Chinchilla Alcázar, portadora de la cédula de identidad número: 2-0575-0851. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
- a) *El autobús siempre viene sobrecargados y muchas veces hay personas esperando el bus y los dejan botados*
 - b) *Después, los buses están en mal estado, hay unos que se les mete el agua, las ventanas si está haciendo mucho calor algunas no se bajan, si está lloviendo algunas no se pueden subir o como dijo el señor o se suben o se bajan, pero tienen quedar a como uno se subiera, como están, porque si las mueven arriesga a que se le caigan encima.*
 - c) *La tarifa pretendida es muy alta para distancias muy cortas.*
 - d) *El lugar vecino allá Santa Margarita, ese lugar tiene años de estar con un horario de buses, solo tiene tres carreras que son a las seis de la mañana, a las doce del día y a las cinco y media de la tarde, no tiene más horarios.*
10. *Oposición: Eliander Gerardo Marín Rodríguez, portador de la cédula de identidad número: 2-0739-0478. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
- a) *Es necesario mejorar el servicio en cuanto a cobertura de horarios; la empresa hace una mención mensual de 700 carreras, pero al menos en las comunidades lejanas como Cañuela o el punto más lejano Rosario, apenas al día llegan seis carreras y con una distancia aproximada de cuatro horas. Se necesita, un aumento de por lo menos dos carreras más, aumentar a ocho carreras, hay mucha gente que estudia, trabaja, aparte de que el recorrido dura entre cuarenta, cincuenta minutos, eso nos salir tres horas antes para poder llegar a nuestro trabajo.*
 - b) *La tarifa pretendida es muy alta.*
11. *Oposición: Shirley María Solano Ramírez, portadora de la cédula de identidad número: 2-0518-0118. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*
- a) *La tarifa es desproporcionada para una comunidad de sectores pobres, agricultores, donde la mayoría de las personas tienen que salir a trabajar, donde muchas personas mamás, papás tiene que llevar a sus hijos a la escuela.*
 - b) *El estado de los buses es deplorable la semana pasada; resulta que me monté en San Juanillo, qué sé yo, eran las tres de la tarde desde que me monté en San Juanillo, hasta llegar a Naranjo llegué mojada, porque por todo lado entra el agua, ya sea por las escotillas de arriba, las ventanillas están en mal estado, no se pueden cerrar son ventanillas donde están quebradas, la parte del piso tropecé, creo que era una*

varilla donde se desprendió, se abrió la parrilla, era un hueco, eso está suelto, no tiene tornillo, no tiene nada, donde una persona se va ahí, se puede quebrar el pie o no sé qué y aparte que queda casi expuesto en media calle.

12. Oposición: *Franciny María Mora Chacón, portadora de la cédula de identidad número: 2-0686-0120. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

a) *Me siento insegura en los buses, tenemos que ir hechos un puño, porque no tenemos otra opción, sino nos vamos en bus tenemos que irnos o a pie o en taxi y los horarios de buses también son muy malos, entre semana el último es a las seis y cuarenta, si por ejemplo a mí me agarra tarde, me tengo que quedar en una reunión o así, tengo que pagar taxi porque no tengo otra opción, los domingos también es pésimo el servicio*

13. Oposición: *Olga María Elizondo Varela, portadora de la cédula de identidad número: 2-0350-0695. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

a) *Los autobuses están en malas condiciones y tienen goteras.*
b) *Antes el bus entraba a Río Grande, ahora quitaron varias entradas de carrera en la tarde, donde todo el mundo viaja con bolsas, con diarios, de la feria y tienen que caminar casi un kilómetro de la entrada de donde nos dejan los autobuses.*
c) *Los horarios deben ampliarse*

14. Oposición: *Ada Arellano Céspedes, portadora de la cédula de identidad número: 1-0789-0493. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

a) *Las ventanas están en mal estado, los buses huelen mal, las puertas en mal estado. Hay un bus, no sé cómo le dirán, uno amarillo, que la puerta no abre, para una persona que tiene sobrepeso, no puede pasar, tiene que pasar de lado y cuando lleva su hijo es una peripecia y yo lo vivo todas las mañanas, porqué con un simple bolso y una mochilita del almuerzo no puedo entrar.*
b) *Los autobuses viajan atiborrados de personas, los horarios son muy distantes, las rampas no funcionan, los asientos son muy estrechos; en uno que es de tres, el que quedó de último se sentó como medio y en los que son de dos, pues el otro va todo apachurrado porque ahí no caben.*

15. Oposición: *Yislein Mariela Arroyo Chacón, portadora de la cédula de identidad número: 2-0639-0363. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (239-245).*

- a) *Presenta fotos de distintos días de la semana, para señalar que los autobuses viajan con los pasajeros de pie en doble fila, para que puedan alcanzar dada la alta demanda.*
 - b) *Utilizan autobuses no autorizados como la placa AB-2238.*
 - c) *Los autobuses no tienen rampas, y si tienen no funcionan*
 - d) *Solicita analizar los incumplimientos reiterados de esta empresa.*
16. *Oposición: Andrea Porras Ramírez, portadora de la cédula de identidad número: 1-1319-0515. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folio 246).*
- a) *Los horarios son insuficientes.*
 - b) *Los autobuses viajan muy llenos.*
17. *Oposición: Lorena Rodríguez Anchia, portadora de la cédula de identidad número: 1-0742-0655. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folio 248).*
- a) *Se opone al incremento tarifario pretendido es demasiado alto.*
18. *Oposición: Norman Elizondo Salas, portador de la cédula de identidad número: 2-0384-0399. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folio 250).*
- a) *Se opone al incremento tarifario pretendido es demasiado alto.*
 - b) *Los horarios son insuficientes.*
 - c) *Los autobuses no están en buen estado.*
19. *Oposición: Mileydy Monestel Ramírez, portadora de la cédula de identidad número: 2-0421-0501. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folio 253).*
- a) *Se opone al incremento tarifario.*
 - b) *Los autobuses están en muy mal estado.*
 - c) *Los domingos no cumplen el horario.*
 - d) *A los autobuses se les mete el agua,*
 - e) *Los autobuses viajan muy llenos.*
20. *Oposición: Ana Lucía Mejía González, portadora de la cédula de residencia número: 1-0222-0041. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folio 255).*
- a) *Dadas las distancias una tarifa única no es posible, sobre todo por el monto pretendido.*
 - b) *Los autobuses siempre viajan demasiado llenos.*

21. Oposición: Tatiana Calvo Mejía, portadora de la cédula de identidad número: 2-0670-0803. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folio 257).

- a) Los autobuses viajan demasiado cargados de pasajeros.
- b) Los autobuses no siempre cumplen los recorridos definidos.

22. Oposición: Mauren Dayana Pérez Hernández, portadora de la cédula de identidad número: 2-665-562. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folio 251).

- a) El autobús no pasa por la casa de ella, solicita verificar el cumplimiento de los recorridos.
- b) Los autobuses están en mal estado, las carreteras están en buen estado

23. Oposición: Consejero del Usuario de la ARESEP, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número: 503020917. Presenta escrito al expediente (folios 224 al 227).

- a) La convocatoria audiencia no es clara al presentar una tarifa con los resultados del modelo econométrico y otra con el rebalanceo.
- b) Se recuerda que es necesario que la información que se aplique en el modelo econométrico sea fidedigna.
- c) Se solicita analizar muy bien las variables en el transcurso de la solicitud y el momento de la admisibilidad

Respuestas

A fin de orientar a los opositores se procede a dar respuesta a lo indicado en el proceso de audiencia pública en los siguientes términos:

Sobre las tarifas y el modelo tarifario

Para la fijación de los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos regulados por la ley, la Autoridad Reguladora observa el principio de servicio al costo, según lo establecido en el artículo 3 de la ley 7593, además debe procurar el equilibrio financiero de la empresa sin ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales (artículo 4 de la ley 7593).

El modelo tarifario utilizado se estructura operativamente en dos partes: una que corresponde a las variables de operación específicas de cada ruta, a saber, demanda, flota, carreras y distancia; la otra parte, corresponde a los gastos de operación fijos y variables que aplican en forma genérica para toda la actividad. Una combinación de estas dos partes de dicho modelo, es la que se utiliza en las fijaciones individuales

Al realizar análisis tarifarios, se determinan cuáles costos están íntimamente ligados con la prestación del servicio público del que se trate y si deben ser reconocidos para la determinación de la tarifa que paga el usuario. Para los valores operativos como demanda esta se verifica contra la información histórica de la ARESEP, lo mismo sucede con la información de las carreras éstas se calculan según lo autorizado por el Consejo de Transporte Público y se verifican contra las estadísticas operativas de la ruta en análisis. En los casos a los que se refieren los usuarios, se ha analizado la estructura de costos de los servicios que se han sometido a fijación tarifaria de carácter ordinario, determinando la aplicación de la metodología que mejor responda al principio de servicio al costo que califica su actuación.

Las características operativas de cada zona modelan la cantidad de flota y servicios requeridos y éstos a su vez dependerán de los motivos de viaje de las personas (ida y regreso de la vivienda al lugar permanente de trabajo, actividades comerciales, profesionales, necesidades de la vida doméstica, turismo y recreación, movimientos migratorios, entre otras causas), no se pueden realizar comparaciones únicamente tarifarias sin dejar de considerar aspectos como concentración poblacional, actividades comerciales, gubernamentales entre otros que motivan cantidades de servicios de transportes distintos y cantidades de flotas diferentes; y todas estas características operativas afectan la determinación tarifaria.

Sobre condiciones del servicio

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: solicitud de un nuevo permisionario, número de carreras, establecimiento de itinerarios, fraccionamientos, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas correspondientes a la prestación del servicio. Si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les amplíen los horarios, rutas, fraccionamientos y establezcan paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo Técnico de Transporte Público (CTP).

Sobre terminales y paradas techadas de autobuses deben solicitarlas a su Municipalidad.

Acerca de cómo reportar de forma inmediata malas condiciones de los autobuses

Respecto a las condiciones de los autobuses se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo a la Ley 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y que ellos verifiquen el cumplimiento de los artículos 32, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47 y 48, y además plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

Sobre unidades autorizadas para prestar el servicio y que no han pasado RITEVE

Efectivamente se ha comprobado por parte de la Intendencia de Transporte lo señalado por los opositores en cuanto a la utilización de unidades autorizadas para prestar el servicio en las rutas 256, 258 y 259 a cargo de la empresa Benavides Acuña S.A. sin la respectiva revisión técnica vehicular. Es importante rescatar aquí la importancia de la participación ciudadana traducida precisamente en este procedimiento en las manifestaciones externadas en sus oposiciones. A partir de ese ejercicio ciudadano y en el cumplimiento de sus deberes, este Órgano Técnico determinó del análisis técnico y legal que efectivamente la unidad AB-4907 no contaba con la Revisión Técnica Vehicular al día, y por ende se le excluyó del estudio tarifario.

Aquí precisamente en la misma línea de pensamiento citada, lo que importa es la seguridad de las personas, amén de que resulta una obligación permanente contractual y legal que tienen los operadores durante la vigencia del título que los habilita como prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús.

Traemos a colación este aspecto, porque precisamente ahí radica el punto medular de este tema, puesto que la Aresep antepone sobre cualquier cosa la protección a la vida humana, y una manera de hacerlo es precisamente contribuir a verificar por los medios legales a su alcance, que las unidades de autobuses que conforman una flota autorizada por el CTP para brindar servicio a una ruta se encuentre en buenas condiciones mecánicas para que los usuarios puedan viajar seguros a sus diferentes destinos.

En ese orden de ideas debemos señalar que en cuanto a la normativa vigente se observa el Decreto 29743 “Reglamento de vida útil buses” el cual en su artículo 6, señala que “ Revisiones técnicas señala: Las unidades que sean destinadas a la prestación de transporte regular así como las de servicios especiales, deberán someterse a las revisiones técnicas periódicas que establece la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, sin perjuicio de las disposiciones que en este sentido emita el Consejo de Transporte Público.

La autorización de vida máxima de una unidad, se encuentra supeditada a que cumpla con las revisiones mecánicas, de carrocería y de control de emisiones, que se dispongan en la revisión técnica vehicular. En el caso en que un automotor de los referidos, no aprobará la revisión técnica, no podrá ser utilizado en la prestación del transporte remunerado de personas. Cualquier autorización otorgada en quebranto de esta disposición será nula y generará responsabilidad administrativa del funcionario responsable.”

Procedimiento inmediato en el caso de que circulen unidades no autorizadas

En el caso de que circulen unidades no autorizadas se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo al artículo 41 de la Ley 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

Acerca de incumplimientos a la ley 7600

La Intendencia de Transporte, siendo acorde con lo ordenado por la Ley General de la Administración Pública en su artículo 214 que obliga a la Administración a buscar la verdad real de los hechos, se avoca en todos los estudios de ajustes tarifarios, a verificar el cumplimiento por parte de los operadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús que la Ley 7600 y la 8556 hayan sido cumplidas a cabalidad.

Se debe recordar en este punto que según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 las empresas tienen que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad.

Asimismo, los timbres deben estar al alcance de las personas sentadas, los asientos preferenciales y el espacio para silla de ruedas deben estar rotulados con el signo internacional, piso que no resbale y sin obstáculos, entre otras especificaciones asientos preferenciales para personas discapacitadas (mín) 2 ubicados detrás del asiento del conductor (Reglamento a la Ley 7600) con reposabrazos abatibles en asientos T2. Estas leyes se encuentran al alcance de todos los ciudadanos, en especial los usuarios de los servicios públicos de autobuses quienes, mediante los mecanismos de participación ciudadana entre otros, pueden denunciar las posibles anomalías que encuentren en los servicios a fin de que sean investigados de inmediato y solventar así las diversas situaciones que permitan encausar a un mejor servicio de autobuses que tenga calidad y confiabilidad en sus rutas.

Sobre la vida útil de las unidades

Conforme al Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicada en la Gaceta N° 169 del 5 de setiembre del 2001 denominado: “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte Colectivo Remunerado de Personas y Servicios Especiales”, señala en lo pertinente lo siguiente:

“Artículo 1º—Vida máxima autorizada. Para efectos de la regulación, vigilancia y control del transporte remunerado de personas, entiéndase por vida máxima autorizada, el periodo durante el cual se puede utilizar

válidamente una unidad de transportación de pasajeros, previa autorización del Consejo de Transporte Público y condicionado a la aprobación de las revisiones técnicas vehiculares que disponga la normativa aplicable.

Artículo 2º—Vida máxima permitida de las unidades de transporte remunerado de personas en rutas regulares autorizadas por el Consejo de Transporte Público. Para la prestación del servicio público del transporte colectivo remunerado de personas en rutas regulares, las unidades que sean destinadas a esta actividad no podrán contar con un rango de antigüedad superior a los 15 años contados a partir de su fecha de fabricación.

Para tales efectos, la vida máxima autorizada será la indicada en el párrafo anterior, y por ninguna causa, podrá autorizarse la circulación de unidades que excedan el rango de antigüedad aludido.”

Aplicado al caso concreto, a partir de la participación ciudadana en la audiencia pública celebrada en este caso, así como los estudios técnicos y legales realizados por la Intendencia de Transporte tal y como se señaló líneas atrás, se determinó que las unidades autorizadas actualmente para brindar el servicio cumplen con este aspecto de vida útil.

Sobre incumplimiento de las condiciones de los servicios

En cuanto a aquellos asuntos relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones asociados a las concesiones y permisos, como: itinerarios, carreras u horarios y paradas, cantidad, calidad e idoneidad de la flota autorizada, comportamiento y presentación de los choferes, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo a los operadores, para que den respuesta a cada uno de ellos y tome las acciones correctivas pertinentes. Si no se subsanan, la ARESEP podrá aplicar el artículo 38 de su Ley y aplicar una multa por incumplimiento de condiciones vinculantes impuestas.

Con respecto a las obligaciones de las empresas, según lo señala la ley 3503, artículos 16 a 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo de Transporte Público, es el órgano con la obligación y competencia de conocer todos aquellos elementos que compongan propiamente la prestación del servicio y cumplimientos empresariales ante el ente concedente, tales como horarios, fraccionamientos tarifarios, flota optima y recorridos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio; no obstante, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo a los operadores, para que den respuesta a cada uno

de ellos y tome las acciones correctivas pertinentes. Si no se subsanan, la ARESEP podrá aplicar el artículo 38 de su Ley y adicionalmente aplicar una multa por incumplimiento de condiciones vinculantes impuestas.

Procedimiento para plantear quejas y denuncias

En lo relativo a sus diferentes quejas se les indica que para tramitar una denuncia o una queja se debe proporcionar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Atención al Usuario lo siguiente:

El procedimiento formal que se recomienda seguir para presentar una queja o denuncia ante ARESEP es el siguiente:

Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.

Por escrito, firmada por el petente y presentada vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.

Por escrito, firmado por el petente y presentado por correo electrónico, a la dirección que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora

Por escrito, firmada digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.

Por escrito plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregaran el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula y si del caso los recibos correspondientes.

De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.

Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.

El escrito inicial debe contener el nombre y apellidos, lugar de residencia, copia de la cédula de identidad por ambos lados, cédula de residencia o pasaporte, lugar o medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico), de la parte y de quien la representa. Si es posible, indicar un número telefónico.

En el caso que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, o copia de ella en la que el funcionario de la Autoridad Reguladora que recibe la queja, hará constar que verificó su autenticidad con vista del original; mediante la cual acredite su vigencia y las facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación deberá tener una vigencia máxima de tres meses contados a partir de la fecha de emisión del documento.

Cuando la queja sea presentada por un usuario, sin ser éste el abonado, debe presentar una carta suscrita por éste último, autorizándolo para tramitar la queja, con copia de la cédula de identidad del abonado por ambos lados. Cuando exista imposibilidad material por parte del usuario para obtener la autorización del abonado, deberá presentarse en la Autoridad Reguladora a rendir declaración jurada ante un funcionario de la Dirección General de Participación del Usuario, donde indique los fundamentos de tal imposibilidad, o bien, presentar declaración jurada debidamente protocolizada que acredite tal imposibilidad.

Señalar su pretensión, con indicación clara de la queja que se plantea, sus fundamentos de hecho y prueba correspondiente.

Copia de los comprobantes, recibos o facturas del servicio público de interés, si los hubiere.

Disponer que en el caso de que la queja sea interpuesta por una persona adulta mayor o bien con alguna discapacidad, la ARESEP brindará atención preferencial, y otorgará las facilidades necesarias que demanda ese sector de la población, para la realización del trámite.

Sobre maltrato al adulto mayor recurrir además al Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor (CONAPAM).

Sobre la convocatoria a la audiencia pública y la pretensión tarifaria del petente

En la convocatoria a la audiencia pública que debe publicarse no solo el resultado del modelo tarifario, sino la pretensión real de la empresa. Así la Intendencia de Transporte se aseguró de llevar a la audiencia pública la información fresca y actualizada a fin de brindar al usuario el panorama correcto a fin de que puedan hacer sus valoraciones.

Para esta misma situación el 26 de abril de 2018, mediante oficio 837-IT-2018/51123, la Intendencia de Transporte según lo dispuesto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-034-2018, solicita a la empresa la actualización de la solicitud de revisión tarifaria, esto en virtud de que la petición inicial era del 7 de diciembre de 2015 (folios 176 al 177 del expediente administrativo), siendo que el 11 de mayo de 2018, la empresa Transportes Benavides Acuña S.A. presenta en tiempo y forma lo prevenido en el oficio 837-IT-2018 (folios 178 al 195 del expediente administrativo).

Ya con dicha información actualizada la Intendencia de Transporte, por medio del oficio 989-IT-2018/52967 del 16 de mayo de 2018 otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 197 al 199 del expediente administrativo) y se convoca a la audiencia pública se publica que se realiza el 26 de junio de 2018 en el Gimnasio de la Escuela Republica de Colombia, ubicado al costado sur del Parque Central de Naranjo, Naranjo, Alajuela.

(...)"

- II. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de las rutas 256 y 258-259, tal y como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe 1438-IT-2018/ 59837 del 10 de julio de 2018 y mantener las tarifas de las rutas 256, 258 y 259 descrita como: Naranjo-Rosario y Naranjo-San Juan-San Juanillo-Cañuelas, operada por Transportes Benavides Acuña S.A, de conformidad con lo establecido en la RIT-048-2018, tal y como se indica a continuación:

Nº RUTA	DESCRIPCION RUTA	RAMAL O FRACCIONAMIENTO TARIFARIO	TARIFA VIGENTE
256	NARANJO-ROSARIO		
256	NARANJO-PERALTA-EL HOYO	NARANJO-PERALTA-EL HOYO	₡345
256	NARANJO-ROSARIO-LOS VARGAS	NARANJO-ROSARIO-LOS VARGAS	₡345
256	NARANJO-ROSARIO-LOS VARGAS	NARANJO-PUENTE PILAS-EL LLANO	₡200
256	TARIFA MINIMA	TARIFA MINIMA	₡200
258-259	NARANJO-SAN JUAN-SAN JUANILLO-CAÑUELAS		
258-259	NARANJO-CAÑUELAS	NARANJO-CAÑUELAS	₡385
258-259	NARANJO-SAN JUANILLO	NARANJO-SAN JUANILLO	₡325
258-259	NARANJO-SAN JUANILLO	NARANJO-SAN JUAN	₡230
258-259	NARANJO-SAN JUANILLO	NARANJO-EL MURO	₡230
258-259	TARIFA MINIMA	TARIFA MINIMA	₡230

- II. Indicar a la empresa Transportes Benavides Acuña S.A. que en un plazo máximo de veinte días hábiles debe dar respuesta a los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-135-2015 relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLIQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

1 vez.—O. C. N° 9006-2018.—Solicitud N° 137-2018.—(IN2018265513).