

Al señor Rudy Cabrera Ballar, domicilio y demás calidades desconocidas por esta Oficina Local, se le comunican las Resoluciones Administrativas de las quince horas treinta minutos del cinco de octubre de dos mil seis, dictada en favor de Mayron Joel Cabrera Calvo en la que se previene a madre y padrastro a fin de que no agredan al joven, y se le hacen prevenciones a la progenitora Dolores Castro Calvo en relación con su hijo; y las resoluciones de las diecinueve horas diez minutos del veintisiete de octubre de dos mil seis y diecinueve horas cuarenta y cinco minutos del día veintisiete de octubre de dos mil seis, dictadas respectivamente a favor de Brayan y Mayron ambos Cabrera Calvo, en la cual la Unidad de Atención Inmediata ordena incluir a Brayan en el programa Hogares Crea de Birrisito de Cartago y a Mayron en Hogares Crea de Heredia, ambos por un período de seis meses, con seguimiento por parte de esta Oficina Local. Expediente N° 431-00047-2005. Publíquese.—Oficina Local de Heredia Norte, 22 de noviembre del 2006.—Ana Julieta Hernández Issa El Khoury, Representante Legal.—(Solicitud N° 710_PANI).—C-5195.—(114652).

A la señora Stefanie Bonilla Bustos, se le comunica la resolución de las diez horas del día quince de noviembre del dos mil seis, que ordenó la medida de cuidado provisional del niño Darian Jesús Bonilla Bustos, en el hogar de la señora María Jesús Bonilla Bustos, contra la presente resolución proceden el recurso de apelación que deberá interponerse ante esta representación legal, sita en Heredia centro, doscientos metros al norte de la Municipalidad de Heredia y el segundo ante la Presidencia Ejecutiva de la entidad ubicada en San José, de la Clínica de los Doctores Echandi doscientos cincuenta metros al sur, edificio verde, Dicho recurso podrá interponerse en el término de cuarenta y ocho horas contados a partir del día posterior a la notificación de la presente resolución. Publíquese.—Oficina Local de Heredia, 22 de noviembre del 2006.—Lic. Ilse Trejos Salas, Representante Legal.—(Solicitud N° 710_PANI).—C-4160.—(114653).

Se le comunica al señor Gerardo Rodríguez Martínez, que por Resolución de la Oficina Local de Siquirres, de las ocho horas del cuatro de agosto de dos mil seis, se dicta medida de protección en Sede Administrativa de cuidado provisional de la persona menor de edad Ruth Mery Rodríguez Quirós, de trece años de edad, hija de Cecilia Quirós Lara y Gerardo Rodríguez Martínez, inscrita en el Registro Civil, sección de nacimientos de la provincia de Limón, al tomo: 0223, folio: 089, asiento 0178, en el hogar de su abuela materna la señora María Lara Ramírez. Plazo: cuarenta y ocho horas siguientes a partir de la última publicación de este edicto, para que interponga recurso de revocatoria y de apelación correspondiendo a la Presidencia Ejecutiva resolver dicho recurso, debiendo señalar lugar para oír notificaciones dentro del perímetro jurisdiccional de la Oficina Local de Siquirres, en caso de omisión las resoluciones posteriores se darán por notificadas veinticuatro horas después de dictadas. N° 741-00028-06.—Oficina Local de Siquirres, 6 de noviembre del 2006.—Lic. Socorro Jiménez Palma, Órgano Director del Procedimiento.—(Solicitud N° 710_PANI).—C-5195.—(114654).

INSTITUTO NACIONAL DE FOMENTO COOPERATIVO

PUBLICACIÓN DE PRIMERA VEZ

D.E N° 2895-2006.—Instituto Nacional de Fomento Cooperativo. Liquidación de la Cooperativa Autogestionaria de Productores de Cerdos de Coto Sur Responsabilidad Limitada (PROCERCOOP R. L.), a las nueve horas del quince de diciembre de dos mil seis.

Resultando:

1°—Que la Cooperativa Autogestionaria de Productores de Cerdos de Coto Sur Responsabilidad Limitada (PROCERCOOP R. L.) se encuentra inscrita en el Registro de Organizaciones Sociales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, mediante resolución N° 799 del 18 de noviembre de 1987.

2°—Que mediante asamblea extraordinaria de asociados celebrada el 16 de agosto de 2002, se acordó por votación unánime de los presentes la disolución voluntaria de la organización citada.

Considerando:

I.—Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 89 de la Ley de Asociaciones Cooperativas y creación del Instituto Nacional de Fomento Cooperativo 4179 del veintidós de agosto de mil novecientos sesenta y ocho, acordada u ordenada la disolución de una cooperativa, ésta entrará en liquidación conservando su personalidad jurídica para esos efectos. Dicha liquidación estuvo a cargo de una Comisión Liquidadora integrada por tres miembros nombrados de acuerdo con lo establecido en este mismo artículo, quienes presentaron el informe final de liquidación en nota del 15 de febrero de 2006.

II.—Con fundamento en los artículos 88, 89, 90, 91, 92 y 93 de la precitada Ley, el Instituto Nacional de Fomento Cooperativo, considera que se han cumplido los requisitos para la liquidación de dicha Cooperativa. **Por tanto,**

Con base en las razones dichas y la Ley citada, el Instituto Nacional de Fomento Cooperativo, declara liquidada a la Cooperativa Autogestionaria de Productores de Cerdos de Coto Sur Responsabilidad Limitada (PROCERCOOP R. L.) de conformidad con el informe final presentado por la Comisión Liquidadora, a fin de que el Departamento de Organizaciones Sociales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, proceda a su cancelación definitiva.

San José, 19 de diciembre del 2006.—Máster Ana Lucía Solano Garro, Directora Ejecutiva.—(Solicitud N° 39607).—C-42920.—(115333).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Resolución RRG-6233-2006.—San José, a las ocho y quince horas del dieciocho de diciembre de dos mil seis. (Expediente ET-031-2006)

Solicitud de ajuste tarifario presentada por la Federación Nacional de Cooperativas de Taxis R. L., para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad taxi.

Resultando:

I.—Que el 30 de enero de 2006, ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la Federación Nacional de Cooperativas de Taxi R. L., presentó solicitud de la aplicación del procedimiento extraordinario ajuste tarifario, de conformidad con el Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi aprobado según resolución RRG-4199-2004 de las nueve horas del trece de diciembre de dos mil cuatro, publicada en *La Gaceta* N° 23 del 2 de febrero de 2005.

II.—Que por lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 7593, FENACOOTAXI, R. L. está legitimada para presentar solicitudes tarifarias ante la Autoridad Reguladora.

III.—Que antes de la petición arriba referida, la Autoridad Reguladora analizó una solicitud de modificación tarifaria en el año 2005, para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad taxi, petición que se tramitó en el expediente ET-063-2005, en el que recayó la resolución RRG-4910-2005 de las 8:30 horas del 4 de agosto de 2005, publicada en *La Gaceta* 158 del 18 de agosto de 2005 en la que se modificaron las tarifas del servicio taxi.

IV.—Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transporte, de la Autoridad Reguladora, produciéndose el Oficio 0150-DITRA-2006, del 22 de febrero de 2006, mismo que sirvió de sustento para elaborar la resolución RRG-5455-2006 de las 14:15 horas del 22 de febrero de 2006.

V.—Que el 7 de setiembre de 2006, fue notificada a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos la resolución 2006-009527 dictada el 5 de julio de 2006, por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, que declaró con lugar el recurso de amparo por la omisión de celebrar audiencias públicas con motivo de la aplicación del procedimiento de fijaciones extraordinarias de tarifas y modelos automáticos de ajuste para el transporte público, modalidad taxi, por violación de los derechos protegidos en los artículos 9° y 46 de la Constitución Política y en consecuencia, se deja sin efecto la resolución N° RRG-5455-2006 de las 14:15 horas del 22 de febrero de 2006, antes citada.

VI.—Que en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 2006-009527 de la Sala Constitucional, el procedimiento seguido fue retrotraer lo actuado y convocar a audiencia pública la solicitud de fijación extraordinaria de tarifas de la Federación Nacional de Cooperativas de Taxi R. L. (FENACOOTAXI, R. L.), según lo señala la resolución N° RRG-5979-2006 de las 7:30 horas del 18 de setiembre de 2006, emitida por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

VII.—Que la convocatoria a Audiencia Pública, se publicó en los diarios *La Nación* (folio 55) y *Al Día* (folio 56), el 23 de octubre de 2006. Dicha convocatoria, también se publicó en *La Gaceta* N° 207, del 30 de octubre de 2006 (folio 57).

VIII.—Que en el Informe de Instrucción, visible a folios 95 a 100, se indica que dentro del plazo legal estipulado para ello, se presentaron oposiciones: 1. Ronald de Jesús Ruiz Calderón (folio 58); 2. Asociación de Consumidores de Costa Rica representada por Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz (folios 60 a 61); 3. Amado Guzmán Toledo (folios 60 a 61); 4. Flor de María Rojas Chaverri (folios 72 a 75). A continuación se resumen las posiciones presentadas:

- 1) El señor Ronald de Jesús Ruiz Calderón (folio 58), manifiesta que:

“Está disconforme con el aumento solicitado, porque no se brinda un servicio de calidad y el trato al usuario está viciado de irregularidades”.
- 2) Asociación de Consumidores de Costa Rica representada por Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz (folios 60 a 61), manifiesta que:

“(1) Solicita se presente un estudio técnico que determine el incremento solicitado, ya que consideran que no han ocurrido variaciones importantes en el entorno económico que afecten las condiciones de los modelos automáticos. (2) Al momento de presentarse la solicitud estaba vigente el sistema de mini devaluaciones para ajustar el tipo de cambio y actualmente se utiliza el sistema de bandas cambiarias, respecto del cual la ARESEP no ha hecho un pronunciamiento oficial que conste en el expediente. De igual forma al establecer el precio de los hidrocarburos no se indica cual es el tipo de cambio de referencia. Por lo indicado solicitan a la ARESEP el rechazo de la solicitud de aumento tarifario.”
- 3) Amado Guzmán Toledo (folios 60 a 61), manifiesta que:

“(1) Dar porcentaje en la tarifa para que el concesionario del taxi cumpla con los derechos básicos de los trabajadores. (2) Hacer estudio en dólares de las tarifas en comparación con las de Centroamérica en las que existen diferencias (en Costa Rica son menores las tarifas). (3) Que se elimine la distorsión de la tarifa del primer kilómetro y el kilómetro adicional. (4) Que se otorgue en la tarifa un porcentaje para que los concesionario puedan comprar taxímetros con impresora. (5) Que la Autoridad Reguladora acoja sus argumentos.”

4) Flor de María Rojas Chaverri (folios 72 a 75). Los principales argumentos son:

“(1) Existe un gran número de personas de recursos medios y bajos que por sus oficios o profesiones y horarios necesitan el uso frecuente del taxi, como son las enfermeras, bomberos, empleados de restaurantes. (2) Solicitan las razones económicas existen para que en un servicio taxi no se acepte la interacción entre la oferta y la demanda, permitiendo la negociación de las tarifas entre el taxista y el cliente estableciendo para ello precios tope. (3) Solicita revisar la tarifa por demora misma que le parece muy elevada y que podría cobrarse una tarifa menor o similar a la tarifa por espera. (4) Solicita permitir el uso de los taxis colectivos. (5) Solicita establecer marchamos a los taxímetros para que se garantice su no alteración y que la ARESEP realice muestreos regulares. Además solicita realizar estudios de demanda de taxis en los que se determinen los perfiles de los usuarios de taxi y se establezca el porcentaje de la población que tiene una verdadera necesidad del taxi y que se estime la elasticidad precio y la elasticidad renta de la demanda por el servicio taxi, esto para determinar las tarifas flexibles. (6) Dar porcentaje en la tarifa para que el concesionario del taxi cumpla con los derechos básicos de los trabajadores.

IX.—Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transporte, de la Autoridad Reguladora, produciéndose el oficio 0870-DITRA-2006, del 18 de diciembre de 2006, que corre agregado al expediente.

I. Que en los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

Considerando:

I.—Que del Oficio 0870-DITRA-2006, arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

Análisis de la petición

- 1) Se utilizó como herramienta de análisis para la presente solicitud de modificación tarifaria del servicio público remunerado de personas, modalidad taxi, el modelo de regulación económica establecido por la Autoridad Reguladora mediante la resolución RRG-4199-2004 de las 9:00 del 13 de diciembre de 2004 y publicado en *La Gaceta* 23 del 2 de febrero de 2005.
- 2) Se utilizan para el cálculo automático de tarifas para los vehículos taxi tipo sedán, adaptado para discapacitados y rural los precios actualizados de los rubros: tipo de cambio, salario por jornada ordinaria de un taxista y los combustibles gasolina (súper y regular) y diesel, comparándolos contra los precios de esos mismos rubros vigentes a la última fijación tarifaria, manteniendo constantes los demás rubros de costos y los parámetros operativos, con ello se obtiene un índice de ajuste automático que tiene la siguiente formulación matemática:

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Donde:

- I: Índice de ajuste automático de la tarifa.
- SMT₁: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente en el mes anterior a la solicitud de la fijación extraordinaria por ajuste automático, obtenido según decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social N° 33188-MTSS, publicado en *La Gaceta* 129 del 5 de julio de 2006. (5.939,00 colones).
- SMT₀: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente en la última fijación tarifaria, obtenido según decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social N° 32455-MTSS y publicado en el Alcance 18 a *La Gaceta* 128 del 4 de julio de 2005. (5.271,00 colones)
- PPC₁: Precio ponderado del combustible (diesel -346,00 colones-, gasolina súper -504,00 colones- y gasolina regular -474,00 colones-) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al último día mes anterior a la solicitud de la fijación extraordinaria, mediante resolución RRG-6118-2006 de las 08:30 horas del día 31 de octubre 2006 y publicada en *La Gaceta* 212 del 6 de noviembre de 2006.
- PPC₀: Precio ponderado del combustible (diesel -286,00 colones-, gasolina súper -399,00 colones- y gasolina regular -381,00 colones-) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente con la última fijación tarifaria, mediante la resolución RRG-4615-2005 de las 08:00 horas del día 17 de mayo y publicada en el Alcance 14 a *La Gaceta* 96 del 19 de mayo de 2005.
- TC₁: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la solicitud de la fijación extraordinaria por ajuste automático, calculados por el Banco Central de Costa Rica (518,79 colones por dólar)¹. El tipo de cambio de venta de referencia del día 29 de noviembre de 2006, se obtuvo de sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica www.bccr.fi.cr

¹ Disposición emanada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora según acuerdo 004-015-2004, artículo 6 del acta de la sesión ordinaria 015-2004, del 24 de febrero de 2004

TC₀: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria), calculados por el Banco Central de Costa Rica (479,37 colones por dólar). El dato considerado es el vigente al día de realización de la audiencia pública, misma que se realizó el 7 de julio de 2005, esta información se obtuvo del sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica www.bccr.fi.cr

Resumen de Precios Fijación Automática

	Fijación anterior	Fijación actual
Tipo de cambio	479,37	518,79
Salario mínimo taxista	5.271,00	5.603,00
Gasolina súper	399,00	504,00
Gasolina regular	381,00	474,00
Diesel	286,00	346,00

El sustento documental de los mismos se presenta en el anexo 1 del informe tarifario

3) Para realizar el análisis tarifario se mantienen sin variación todos los rubros de costos y parámetros operativos, modificando únicamente en el modelo tarifario el precio de las variables, tipo de cambio, salario y combustibles, con ello se obtiene el índice proporcional de incremento denominado, para cada tarifa por tipo de vehículo taxi. A continuación se presenta el índice:

Índice Proporcional

Descripción	I _ω
TAXI SEDÁN	
Tarifa banderazo	10,61%
Tarifa variable	13,33%
Tarifa por espera	12,57%
Tarifa por demora	13,33%
TAXI PARA DISCAPACITADOS	
Tarifa banderazo	10,61%
Tarifa variable	13,79%
Tarifa por espera	12,57%
Tarifa por demora	13,79%
TAXI RURAL	
Tarifa banderazo	10,61%
Tarifa variable	10,61%
Tarifa por espera	11,78%
Tarifa por demora	10,61%

4) La fórmula para ajustar las tarifas es la siguiente:

a. TARIFA BANDERAZO

$$T_{br} = T_b (1 + I_{\omega})$$

Donde:

- T_{br}: tarifa banderazo final calculada después del ajuste.
- T_b: tarifa banderazo calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

(1 + I_ω): Proporción del índice de ajuste automático.

b. TARIFA VARIABLE POR DISTANCIA

$$T_{vdr} = T_{vd} (1 + I_{\omega})$$

Donde:

- T_{vdr}: tarifa variable por distancia final calculada después del ajuste.
- T_{vd}: tarifa por distancia calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

(1 + I_ω): Proporción del índice de ajuste automático.

c. TARIFA POR DEMORA

$$T_{dr} = T_d (1 + I_{\omega})$$

Donde

- T_{dr}: Tarifa por demora final calculada después del ajuste.
- T_d: Tarifa por demora calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

(1 + I_ω): Proporción del índice de ajuste automático.

d. TARIFA POR ESPERA

$$T_{er} = T_e (1 + I_{\omega})$$

Donde

- T_{er}: Tarifa por espera final calculada después del ajuste.
- T_e: Tarifa por espera calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

(1 + I_ω): Proporción del índice de ajuste automático.

Resumen tarifario general -en colones-

TIPO DE TAXI	Tarifas vigentes	I _ω	Tarifas recomendadas
TAXI SEDÁN			
Tarifa banderazo	330	10,61%	365
Tarifa variable	300	13,33%	340
Tarifa por espera	1.790	12,57%	2.015
Tarifa por demora	3.000	13,33%	3.400

TIPO DE TAXI	Tarifas vigentes	I ₀	Tarifas recomendadas
TAXI PARA DISCAPACITADOS			
Tarifa banderazo	330	10,61%	365
Tarifa variable	290	13,79%	330
Tarifa por espera	1.830	12,57%	2.060
Tarifa por demora	2.900	13,79%	3.300
TAXI RURAL			
Tarifa banderazo	330	10,61%	365
Tarifa variable	330	10,61%	365
Tarifa por espera	1.910	11,78%	2.135
Tarifa por demora	3.300	10,61%	3.650

II.—Que en relación con lo manifestado por Ronald de Jesús Ruiz Calderón; Asociación de Consumidores de Costa Rica representada por Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz; Amado Guzmán Toledo; Flor de María Rojas Chaverri, se debe indicar que:

En nuestro país se presenta una pérdida de claridad sobre el papel de los diferentes modos de transporte, su importancia económica y la forma en que éstos deberían evolucionar y ser administrados. En la forma en que analizan y manejan los problemas de transporte en Costa Rica, afloran múltiples errores conceptuales por ejemplo:

- En la práctica no se aplica ninguna jerarquización de modos de transporte en función de la importancia social y económica de cada uno. Los transportes por autobús, taxi y automóvil son tratados indistintamente en la práctica, como si se tratara de modos social y económicamente equivalentes. Parece que la unidad de análisis a través de la cual se realiza la interpretación del derecho en el uso de la infraestructura vial es el vehículo automotor y no las personas que utilizan cada modo.
- La cantidad de taxis requeridos siempre se vislumbra desde la perspectiva de la cantidad de operadores que pueden trabajar (problema social), al margen del efecto que esto tendría sobre los rendimientos de los operadores ya existentes (problema de sostenibilidad de la industria) y las necesidades de movilidad de los usuarios (demanda).
- Se interpreta que la cantidad de taxis debe crecer conforme la población se incrementa. Esta relación de crecimiento no es ni siquiera proporcional, porque desde inicios de los noventa, existe una relación casi exponencial entre el aumento de la cantidad de taxis y el aumento de la población.
- En el otorgamiento de placas de taxis nunca se vislumbró el efecto que este modo de transporte tiene sobre la congestión en las carreteras, en ese sentido los impactos negativos sobre los demás modos no son tomados en cuenta a la hora de definir el número de placas (problema de equidad de las personas en el uso de la infraestructura vial).

Con el fin de aclarar, desde el punto de vista técnico, los principios generales que deben orientar el desarrollo del sistema de transporte por taxi, a continuación se mencionan algunos conceptos básicos internacionalmente comprobados y aceptados en la planificación de sistemas de transporte de personas:

- Considerando la cantidad de personas que transporta cada modo, el autobús (u otro medio masivo equivalente) debe tener prioridad en el uso de la infraestructura vial por encima del taxi y el vehículo particular.
- Conforme la población de una ciudad crece, la tendencia debe ser hacia la utilización de modos de transporte más masivos, esto para mejorar la eficiencia en el uso de los recursos y de la infraestructura vial. Esto significa que el crecimiento de la población no necesariamente implica crecimiento de la flota de taxis.
- Desde el punto de vista del usuario, el automóvil particular es siempre el modo de transporte más caro y el autobús es el más barato. El taxi es un modo de apoyo intermedio entre el automóvil y el autobús y su costo para el usuario debe ser también intermedio entre el del automóvil y el del autobús.
- El proponer una tarifa tope en el taxi y permitirles competir con el transporte autobús en ciertos sectores generaría primero que esta práctica se extienda por todo el país, lo que provocaría una presión para solicitar más placas de taxi y por último el usuario no sabría con certeza cuánto le costaría el servicio de taxi. En la actual ley no existe la posibilidad de negociar la tarifa entre el operador y el usuario del servicio.
- En lo relativo a la forma de operar el servicio taxi, la ley no establece la operación en la modalidad de colectivo. La sostenibilidad del servicio de transporte por taxi depende no sólo de que exista una tarifa debidamente calculada, sino de que las condiciones operativas sean apropiadas, entre ellas, una oferta controlada. Condiciones de exceso de oferta (sobreoferta) pueden traducirse en desequilibrio de ingresos y gastos, esquemas tarifarios desproporcionados desde el punto de vista del usuario y quiebra de operadores.

Aspectos relacionados con el modelo de tarifas

- Salarios:**
El modelo tarifario establecido para el servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxi, considero como parte de los principios básicos el servicio al costo, razón por la que al prestador del servicio de taxi se le deben reconocer los costos necesarios para prestar el servicio. En lo concerniente a la jornada laboral y los costos que considera el modelo de cálculo tarifario, el salario mínimo es uno de los costos considerados según se establecen en los Decretos Ejecutivos de Salarios Mínimos, y corresponde a un monto por jornada ordinaria.

Para obtener el salario por hora ponderado se aplica los artículos 135 y 138 del Código de Trabajo, donde se define que la jornada ordinaria diurna es 8 horas si el trabajo se efectúa entre las 5:00 a. m. y 7:00 p. m. La jornada ordinaria nocturna corresponde a 6 horas siempre y cuando las labores sean llevadas a cabo entre las 7:00 p. m. y 5:00 a. m. Por último se considera como una jornada ordinaria mixta de 7 horas, si las labores terminan entre 7:00 p. m. y 10:30 p. m. o 5:00 a. m. y 8:30 a. m., siempre y cuando las labores se hayan iniciado en la jornada anterior, sea diurna o nocturna, respectivamente. Adicionalmente el artículo 139 estipula que el trabajo que se efectúe fuera de los límites anteriormente indicados debe remunerarse con un 50% adicional.

En resumen, para el cálculo tarifario se consideran los costos salariales del personal que conduce el vehículo taxi por las horas laboradas durante el día, con sus respectivas cargas sociales y previsiones de ley (aguinaldo, cesantía y riesgos del trabajo).

Tarifa demora y tarifa por espera

El principio bajo el que operan todos los taxímetros es un sistema de comparación, el cual mide constantemente el tiempo transcurrido y la distancia recorrida, comparándolo para detectar cuál de ellos es mayor, y así procesar los importes a pagar respecto a tiempo o respecto a distancia. Los taxímetros que operan en Costa Rica, cuentan con esas dos funciones para determinar el importe a pagar por un servicio:

Por distancia: Para computar el importe por la distancia recorrida, existe un dispositivo adicional (transductor) que se acopla al vehículo, el cual se encarga de medir las revoluciones (giros) de las ruedas en la distancia recorrida y traducirlas a impulsos eléctricos que son procesados por el taxímetro, de esta manera se puede establecer una equivalencia entre la cantidad de revoluciones, la distancia recorrida y el monto a pagar.

Por tiempo: Internamente el taxímetro posee un reloj que permite calcular el importe a pagar según el tiempo transcurrido. Así, en forma análoga a la distancia, se puede establecer una equivalencia entre el tiempo transcurrido y el monto a pagar.

Existe una velocidad, conocida como "Velocidad Frontera", en la cual los importes a pagar por tiempo y por distancia recorrida son iguales. A una velocidad inferior, los taxímetros automáticamente trabajan con la función tiempo y a una velocidad superior trabajan con la función por distancia. El valor de la velocidad frontera ayuda a calcular el tiempo inicial y el tiempo adicional para incluirlos en la programación del taxímetro.

La mayoría de los taxímetros permiten registrar dos tarifas, una tarifa inicial y una tarifa adicional, ambos precios tienen asociados una distancia y tiempo. En el modelo existente, la distancia sobre la que aplica cada tarifa está claramente definida, es así como la tarifa inicial rige para los primeros mil metros y la tarifa adicional para cada mil metros adicionales por encima del primer kilómetro.

De esta forma, de primera entrada, cuando el usuario aborda un taxi, el conductor debe activar el taxímetro, el cual indicará el monto a pagar por una distancia equivalente al primer kilómetro, monto conocido como "banderazo". Esa cantidad se mantendrá en la pantalla del taxímetro por un periodo que depende de dos factores. Primero, si el taxi se encuentra en movimiento, hasta el momento en que las ruedas del vehículo giren el equivalente a un kilómetro, el taxímetro comenzará a marcar un monto mayor. Segundo, si el taxi inicia el servicio pero por alguna razón no avanza (las ruedas no giran), el taxímetro marcará un monto mayor al banderazo después de transcurrido el tiempo inicial programado para el banderazo. En nuestro país, este tiempo corresponde a seis minutos, que equivalen al tiempo en que se recorre el primer kilómetro del banderazo a una velocidad de 20 km/h.

En el momento en que el servicio sobrepase el primer kilómetro o los primeros 6 minutos, la tarifa inicial o "banderazo" del primer kilómetro deja de regir y aplican otros precios para la distancia adicional recorrida y para el tiempo adicional transcurrido.

Cuando el vehículo recorre una distancia mayor a un kilómetro, el taxímetro computa el importe a pagar por esa distancia, en función de las revoluciones que reciba y el monto mínimo a incrementar en el importe final (los incrementos mínimos están programados en cinco colones). Así, a partir de la tarifa por kilómetro adicional se determina una equivalencia entre la cantidad de revoluciones de las ruedas del taxi y el incremento mínimo de cinco colones. Por ejemplo, si el precio del kilómetro adicional es de ₡100 y por cada kilómetro las ruedas del vehículo giran 1270 veces, corresponderá un incremento de ₡5 en el importe final cada vez que las ruedas giren 64 veces (1270*5/100).

En las situaciones donde luego de recorrer el primer kilómetro y por razones ajenas al usuario y al conductor, se producen demoras que ocasionan que el vehículo se detenga totalmente, el taxímetro se activará por la función tiempo. Al igual que en el caso de los kilómetros adicionales, el importe final a pagar corresponde a múltiplos de ₡5, obtenidos de la tarifa por tiempo de espera. Para que el taxímetro funcione por tiempo, se debe determinar la equivalencia en tiempo para un incremento de ₡5 y su equivalente en impulsos. Para calcular ese tiempo en Costa Rica se aplica la siguiente metodología:

- Tarifa fija por solicitar y efectivamente recibir el servicio (€/viaje): T_{f1} .
- Tarifa fija por el primer kilómetro de viaje (€/viaje): T_{f2} .
- Tarifa variable por cada km de viaje por encima de 1 km (€/Km): T_{vd} .
- Tarifa inicial (banderazo): $B = T_{f1} + T_{f2}$.
- Velocidad frontera: $V_f = 10$ km/h.
- Tarifa por tiempo: $T_t = V_f * T_{vd}$.

Con base en esos valores oficiales, y después de que hayan sido publicados en el diario oficial *La Gaceta*, los taxímetros se programan de la siguiente forma:

Constante del vehículo:	Rev/10	Décima parte de las revoluciones en un kilómetro. Las revoluciones se refieren al número de vueltas completas que realizan las llantas del vehículo a lo largo de un kilómetro.
Valor monetario inicial:	B	Tarifa inicial ("banderazo").
Distancia inicial en la tarifa inicial:	Rev	La tarifa inicial aplica para el primer kilómetro, por lo tanto el valor a programar en el taxímetro será Rev, obtenido de la siguiente forma $Rev * 1000 / 1000$.
Tiempo de espera inicial en la tarifa inicial:	$\frac{1000 * 3600}{V_f * Rev}$	Se considera una velocidad frontera V_f y como la tarifa inicial aplica para el primer kilómetro, el tiempo de espera inicial será de $(1 * 3600 / V_f)$ segundos y el valor del tiempo inicial será $1000 * (1 * 3600 / V_f) / Rev$, simplificando $(1000 * 3600) / (V_f * Rev)$. El valor deberá redondearse al entero más próximo.
Valor monetario adicional	5	Se considera que cada cambio en el taxímetro debido a la tarifa adicional, es equivalente a €5.
Distancia adicional en la tarifa adicional	$\frac{Rev * 5}{T_{vd}}$	Como cada valor monetario adicional del taxímetro es de €5 y la tarifa variable es por cada kilómetro de viaje por encima del primer kilómetro, la distancia adicional se determina de la siguiente forma: $1000 * 5 / T_{vd}$. El valor a programar en el taxímetro es $Rev * (1000 * 5 / T_{vd}) / 1000$, o lo que es lo mismo $Rev * 5 / T_{vd}$. El valor debe redondearse al entero más próximo.
Tiempo de espera en la tarifa adicional	$\frac{1000 * 3600}{V_f * Rev}$	Se considera una velocidad frontera V_f y como la tarifa adicional aplica para cada kilómetro adicional por encima del primer kilómetro de viaje, el tiempo de espera adicional es $(1 * 3600 / V_f)$ segundos y el valor de tiempo adicional es $1000 * (1 * 3600 / V_f) / Rev$, simplificando, $(1000 * 3600) / (V_f * Rev)$. El valor debe redondearse al entero más próximo.

Cálculo de la tarifa por demora

La tarifa por demora se aplica cuando el vehículo taxi se desplaza a una velocidad menor a la velocidad de frontera o arrastre, La aplicación de esta tarifa no es simultánea con la tarifa variable por distancia, sino que es excluyente. Esta tarifa debe calcularse en forma independiente para los diferentes tipos de vehículos autorizados que operen en esa base, los cuales podrían ser: urbano, rural, microbús, rural adaptados para personas con discapacidad, microbús adaptados para personas con discapacidad por jornada. Esta tarifa se calcula, multiplicando la tarifa variable por distancia por la velocidad frontera, expresada en kilómetros por hora:

Tarifa por demora = (tarifa variable por distancia) * (velocidad frontera)

$$T_d = T_{vd} * V_f$$

Donde:

- T_d = Tarifa por demora
- T_{vd} = Tarifa variable por distancia.
- V_f = Velocidad frontera.

Cálculo de la tarifa por espera

La tarifa por espera solo aplica por el tiempo en que se deba esperar al cliente sin que se realice otro servicio, estando el motor del vehículo apagado. Esta tarifa se cobra por hora completa o por fracción:

$$T_e = \frac{A + D + G + S + E}{NJ_d}$$

Donde:

- A = Costos mensuales por reposición de activos fijos.
- D = Costos mensuales por pago de derechos, seguros, revisión técnica y cánones.
- G = Costos mensuales por administración de la actividad.
- S = Costos mensuales por pago de salarios, incluyendo cargas sociales.
- E = Retribución del concesionario.
- N = Número promedio de días en operación por mes.
- J_d = Jornada promedio diaria.
- NJ_d = Jornada mensual.

De acuerdo con la explicación las tarifas de espera y demora, tienen para su determinación distintos componentes de costos, por ello el resultado tarifario es distinto al igual que su aplicación, por lo que la oposición no es de recibo.

Taxímetro

Dentro de las previsiones que considera en el modelo, se puede incorporar cualquier equipo que a futuro se requiera, esto en cumplimiento del principio de servicio al costo que señala que se deben contemplar los costos necesarios para prestar el servicio, de manera que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad. Para el caso de taxímetros que emitan comprobante impreso de la tarifa a cobrar y cuenten con sistema audible que permita a personas no videntes o con visión disminuida, realizar la verificación del pago de la tarifa, se indica que el Consejo de Transporte Público (CTP) tiene que definir de forma previa las características técnicas que debe de tener el taxímetro, para que la Autoridad Reguladora considere el costo de este equipo dentro del modelo de cálculo tarifario.

Por otra parte, para establecer marchamos u otros mecanismos de seguridad a los taxímetros, para que se garantice la no alteración de los mismos, se le indica al opositor, que se han realizado todas las gestiones para el Consejo de Transporte Público, determine las características técnicas mínimas que se solicitarán a los taxímetros; también se han mantenido reuniones con el Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET) del Ministerio de Economía Industria y Comercio, con el fin de establecer talleres autorizados y procedimientos de control en la instalación y programación; pero el programa determinado en reuniones de coordinación entre el CTP-ARESEP-LACOMET no puede avanzar hasta que el CTP emita un reglamento de uso del taxímetro.

Procedimiento de fijación automática

La Ley contempla dos categorías de fijaciones de tipo extraordinarias:

POR VARIACIONES SIGNIFICATIVAS EN EL ENTORNO ECONÓMICO POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR

Los casos fortuitos o de fuerza mayor son producidos por dos grandes causas: por la naturaleza o por el hecho del hombre, así el Diccionario Jurídico Universitario de Guillermo Cabanellas de Torres, define estos dos conceptos de la siguiente manera:

Caso fortuito: es aquel que no ha podido preverse, o que previsto, no ha podido evitarse por ejemplo los huracanes

Fuerza mayor: son hechos provocados por el hombre como guerras, o golpes de Estado

Cuando el entorno económico del servicio de taxi presente una variación generada por caso fortuito o fuerza mayor, la cuál haya sido declarada por el Poder Ejecutivo, aplicará una modificación tarifaria por procedimiento extraordinario de "variaciones significativas en el entorno económico".

El procedimiento consistirá en aplicar la metodología del procedimiento ordinario y se utilizarán los valores de los parámetros e indicadores del servicio utilizados en la última fijación ordinaria de tarifas y actualizando los costos de la actividad.

Estas fijaciones podrán ser efectuadas a solicitud de los prestadores del servicio, usuarios, entidades públicas y privadas con facultades o de oficio por la Autoridad Reguladora y estarán sujetas a audiencia pública², iniciándose el proceso inmediatamente después de que el Poder Ejecutivo realice la declaración de caso fortuito o fuerza mayor.

POR CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE LOS MODELOS AUTOMÁTICOS DE AJUSTE

El procedimiento que se está estableciendo para las fijaciones extraordinarias, se aplicará de forma independiente para cada tipo de base de operación, por tipo de vehículo y por tipo de jornada, si fuera necesario.

Con base en un análisis de sensibilidad del modelo tarifario, se concluyó que los parámetros que tienen mayor peso en las tarifas son el salario del conductor del taxi, el precio de los combustibles y el tipo de cambio, por lo que se establece un índice de ajuste automático para las tarifas según estos tres parámetros. Este procedimiento es aplicable tanto para aumento o disminución de los mismos y para bases de operación regular y especial.

La metodología para fijaciones extraordinarias, se aplicará cada seis meses en el mes de febrero y agosto de cada año, su objetivo será compensar los desequilibrios en la economía. Podrán ser efectuadas a solicitud de los prestadores del servicio, usuarios, entidades públicas y privadas con facultades o de oficio por la Autoridad Reguladora y estarán sujetas a audiencia pública³. En la actualidad se tiene que los rubros con mayor peso en las tarifas, son el salario del conductor del taxi, el precio de los combustibles y el tipo de cambio, por lo que se estableció el índice de ajuste automático para las tarifas según estos tres rubros.

² Resolución 2006-009527 dictada el 5 de julio de 2006, por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia

³ Resolución 2006-009527 dictada el 5 de julio de 2006, por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia

Se le indica al opositor que las condiciones que indica en su gestión corresponden a la primera previsión realizada por la ley 7593 que son las variaciones significativas en el entorno económico por caso fortuito o fuerza mayor. Pero la razón de la presente fijación tarifaria es por el cumplimiento de las condiciones de los modelos automáticos de ajuste que se realizarán cada seis meses en el mes de febrero y agosto de cada año, su objetivo será compensar los desequilibrios en la economía.

▪ **Determinación de diferenciación tarifaria**

En este sentido resulta importante señalar que el esquema de cobro tradicionalmente existente en Costa Rica, una tarifa inicial básica más una tarifa por cada kilómetro recorrido, es el más utilizado internacionalmente. Si bien se establece una tarifa plana que se calcula para cada tipo de vehículo autorizado, se determinó como política tarifaria unificar la tarifa del primer kilómetro con la tarifa plana mayor, así en las distintas bases de operación regular en todo el país la tarifa banderazo es la misma y lo que difiere según el tipo de vehículo es la tarifa por kilómetro adicional.

Cálculo de la tarifa plana

En cada base de operación regular y para cada tipo vehículo se calcula su respectiva tarifa plana, a través de la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa plana} = \frac{\text{Costos totales de la actividad}}{\text{Kilómetros mensuales con utilización}}$$

$$T_p = \frac{A+D+G+S+C+R+L+E}{NK_u}$$

Donde:

- A = Costos mensuales por reposición de activos fijos.
- D = Costos mensuales por pago de derechos, seguros, revisión técnica y cánones.
- G = Costos mensuales por administración de la actividad.
- S = Costos mensuales por pago de salarios, incluyendo cargas sociales.
- C = Costos mensuales por consumo de combustibles.
- R = Costos mensuales por reparación y mantenimiento.
- L = Costos mensuales por consumo de llantas y lubricantes.
- E = Retribución del concesionario.
- N = Número promedio de días en operación por mes.
- K = Kilómetros con utilización.
- NK_u = Kilómetros mensuales con utilización.

En cada base de operación regular se calcula la tarifa plana para los diferentes tipos de vehículos autorizados (urbano, rural, rural adaptados para personas con discapacidad, microbús adaptados para personas con discapacidad) y se escoge la mayor como la tarifa banderazo que aplicará para todos los tipos de vehículos antes indicados por jornada.

Cálculo de la tarifa variable por distancia

Para efectos de lograr el equilibrio financiero de la actividad, debe calcularse una tarifa adicional al banderazo, denominada tarifa variable, la cual incluye los costos no considerados en el banderazo y se cobra por los kilómetros adicionales al primer kilómetro que el vehículo taxi recorra en un servicio. Esta tarifa debe calcularse en forma independiente para los diferentes tipos de vehículos autorizados (urbano, rural, rural adaptado para personas con discapacidad, microbús adaptado para personas con discapacidad) por jornada, y con la parte de los costos no considerados en el banderazo, dividido entre los kilómetros mensuales con utilización recorridos superior al primer kilómetro:

$$\text{Tarifa variable} = \frac{\text{Costos de la actividad no recuperados en el banderazo}}{\text{kilómetros mensuales con utilización superior primer kilómetro}}$$

$$T_{vd} = \frac{A_i + D_i + G_i + S_i + C_i + R_i + L_i + E_i}{NK_{us}}$$

Donde:

- A_i = Costos remanentes mensuales por reposición de activos fijos.
- D_i = Costos remanentes mensuales por pago de derechos, seguros, revisión técnica y cánones.
- G_i = Costos remanentes mensuales por administración de la actividad.
- S_i = Costos remanentes mensuales por pago de salarios, incluyendo cargas sociales.
- C_i = Costos remanentes mensuales por consumo de combustibles.
- R_i = Costos remanentes mensuales por reparación y mantenimiento.
- L_i = Costos remanentes mensuales por consumo de llantas y lubricantes.
- E_i = Retribución del concesionario.
- N_i = Número promedio de días en operación por mes.
- K_i = Kilómetros con utilización superior al primer kilómetro.
- NK_{us} = Kilómetros mensuales con utilización superior al primer kilómetro.

Por lo explicado mantenemos la posición tarifaria de diferenciar la tarifa del primer kilómetro de la tarifa por kilómetro adicional; pero como toda metodología con el paso del tiempo es importante revisar sus postulados y este argumento será considerado cuando la metodología sea revisada.

III.—Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y, de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: aprobar incremento en las tarifas del servicio taxi y precisar que deben cobrarse de acuerdo con lo que marque el taxímetro, como se dispone. **Por tanto,**

Con fundamento en las facultades conferidas en los artículos 5°, inciso f), 57, incisos c) y g) de la Ley 7593, 57 y siguientes de la Ley 7969 y, en los correspondientes de la Ley General de la Administración Pública,

EL REGULADOR GENERAL, RESUELVE:

I.—Precisar que la estructura tarifaria que se establece con esta resolución, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y **las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de:**
a) Las condiciones del camino —buenas o malas—. **b)** Del recorrido —corto o largo—. **c)** Del origen o del destino del servicio —hoteles u otros—. **d)** De la naturaleza del día —hábil o inhábil— (feriado). **e)** De la nacionalidad del usuario —costarricense o extranjero—. **f)** De cualquier otra circunstancia. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio **debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición** de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el artículo N° 59 de la ley N° 7969.

II.—Fijar para el servicio de transporte remunerado modalidad taxi las siguientes tarifas:

Tipo de taxi	Tarifas
TAXI SEDÁN	
Tarifa banderazo	365
Tarifa variable	340
Tarifa por espera	2.015
Tarifa por demora	3.400
TAXI PARA DISCAPACITADOS	
Tarifa banderazo	365
Tarifa variable	330
Tarifa por espera	2.060
Tarifa por demora	3.300
TAXI RURAL	
Tarifa banderazo	365
Tarifa variable	365
Tarifa por espera	2.135
Tarifa por demora	3.650

III.—Indicar a FENACOOTAXI R. L., que debe:

- Cumplir los lineamientos sobre el registro de quejas publicado en *La Gaceta* N° 195 del 7 de octubre de 1998.
- Presentar la información técnica y contable que la Autoridad Reguladora le solicite, incluyendo los cuestionarios y encuestas que se le formulen, de acuerdo con el artículo 14c) y el 24 de la Ley N° 7593.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante la Reguladora General; a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

El recurso de revocatoria y el de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días contados a partir del siguiente a la notificación; el de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley.

Publíquese y notifíquese.—Fernando Herrero, Regulador General.— 1 vez.—(Solicitud N° 41182).—C-352170.—(116249).

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS

ÁREA DE ESTADÍSTICAS CONTINUAS

UNIDAD ÍNDICES DE PRECIOS

El Instituto Nacional de Estadística y Censos, avisa que los Índices de Precios de los Insumos Básicos de la Industria de la Construcción, correspondientes al mes de noviembre, son los siguientes:

ÍNDICES DE PRECIOS DE LOS INSUMOS BÁSICOS DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN NOVIEMBRE 2006

ÍNDICES DE PRECIOS DE INSUMOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y VIVIENDA

Base Enero 1976=100

	Oct. 2006	Nov. 2006	Variación (%)
EDIFICIOS	14 420,31	14 504,50	0,58
VIVIENDA	15 484,65	15 533,52	0,32

ÍNDICES DE PRECIOS DE MANO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y VIVIENDA

Base Enero 1976=100

	Oct. 2006	Nov. 2006	Variación (%)
MANO DE OBRA EN EDIFICIOS	14 881,76	14 881,76	0,00
MANO DE OBRA EN VIVIENDA	14 756,77	14 756,77	0,00