

La Uruca, San José, Costa Rica, jueves 19 de noviembre del 2009. N° 225

### AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Resolución RRG-10231-2009.—San José, a las diez horas y treinta minutos del seis de noviembre del dos mil nueve. (Expediente ET-097-2009)

Solicitud de ajuste tarifario de transporte remunerado de personas en vehículos modalidad taxi, presentada por Taxis Unidos Aeropuerto Internacional Juan Santamaría S. A.

#### **Resultando:**

I.—Que Taxis Unidos Aeropuertos Juan Santamaría S. A., mediante el voto 2101-91 de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, goza del derecho a prestar el servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad taxi, en la base especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, hasta tanto no se adjudique en la correspondiente licitación.

II.—Que mediante resolución de la Autoridad Reguladora número RRG-9854-2009 del 17 de junio del año 2009, publicada en *La Gaceta* N° 124 del 29 de junio de 2009 se fijaron las tarifas para el servicio taxi en la base especial descrita arriba.

III.—Que el 31 de julio de 2009, Taxis Unidos Aeropuertos Juan Santamaría S. A., presentó ante esta Autoridad Reguladora, solicitud de ajuste en las tarifas de taxis que operan en la base especial. (folios 1-282)

IV.—Que mediante oficio 0899-DITRA-2009/22404 del 5 de agosto de 2009, la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora, solicitó al petente información faltante. (folio 18)

V.—Que el 19 de agosto de 2009, el petente aportó la información adicional solicitada en el oficio indicado en el resultando anterior (folios 19-282).

VI.—Que mediante oficio 1014-DITRA-2009/25287 del 26 de agosto de 2009, la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria. (folio 283)

VII.—Que mediante oficio 1018-DITRA-2009/25394 del 27 de agosto de 2009, la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora solicitó al petente, información para mejor resolver. (folio 284).

VIII.—Que el 14 de setiembre de 2009, el petente aportó la información adicional solicitada en el oficio indicado en el resultando anterior (folios 292-325).

IX.—Que la convocatoria a audiencia pública se publicó en los diarios: *La Nación* y *Al Día* del 7 de setiembre de 2009; y en *La Gaceta* N° 178 del 11 de setiembre de 2009 (folios 285 y 291).

X.—Que de conformidad con el acta correspondiente de la audiencia N° 99-2009, se presentaron las siguientes oposiciones:

- 1) Asociación de Consumidores de Costa Rica representada por Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz (folios 326-327 y 341-342), quienes alegaron:
  - a. Si bien las tarifas se encuentran diferenciadas por tipo de vehículo (microbús y sedán), resulta indispensable para el usuario conocer la diferenciación de las tarifas, porque en la actualidad hace suponer al usuario que la tarifa es la misma.
  - b. Existe violación del derecho a la información de los usuarios; porque el precio de taxis aeropuerto es superior que los demás del país y el usuario no está debidamente informado. Solicitan a la empresa Taxis Unidos Aeropuerto Internacional Juan Santamaría S. A., publicitar en lugares visibles las tarifas de sus servicios.
  - c. La inflación interanual de agosto 2008-agosto 2009, fue de 5,71%; pero las tarifas solicitadas por la empresa implica 1,4 veces a 10 veces la inflación señalada, lo cual es excesivo.
  - d. El incremento en los salarios de los trabajadores para el primer semestre del año no superó el 2%, por lo que no se ha presentado un incremento fuerte en los costos de mano de obra.
  - e. La empresa no presenta una justificación para cada uno de los aumentos solicitados, por lo que no es posible conocer porqué los porcentajes varían entre un 8,15% y 55,08%.
- 2) Fundación Mundial Déjeme Vivir en Paz representada por Alberto Cabezas Villalobos (folios 330-340), quien alegó:
  - a. La Sala Constitucional mediante resolución 2008-009790, obligó al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a incluir en cada licitación pública, por lo menos un 10% de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad. No obstante existe incumplimiento porque el número de concesionarios asignados es más bajo que el porcentaje previsto en la Ley. Por lo anterior solicita no conceder el aumento solicitado basado en el principio de servicio al costo, por no incluirse los costos necesarios para prestar el servicio y que garanticen el adecuado desarrollo de la actividad. Para el caso de Taxis Unidos Aeropuerto Internacional Juan Santamaría no cuenta en toda su flotilla vehicular con taxímetros con medios auditivos o de otra índole que no sea visual, que permita a las personas no videntes realizar la verificación del pago de la tarifa en el servicio público.

XI.—Que la audiencia pública de ley se realizó a las 17:00 horas del 8 de octubre de 2009, en los siguientes lugares: Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y en los Tribunales de Justicia de Limón centro, Heredia centro, Ciudad Quesada, Liberia centro, Puntarenas centro, Pérez Zeledón y Cartago centro y el Salón Parroquial de Bribri, Limón.

XII.—Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora, produciéndose el oficio 1450-DITRA-2009/33428, del 5 de noviembre de 2009, que corre agregado al expediente.

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

## Considerando:

I.—Que del oficio 1450-DITRA-2009/33428, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

### B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

#### 1. ANÁLISIS TARIFARIO

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, mismo que se explicó de forma resumida en la sección de antecedentes del presente oficio.

La base de este modelo radica en la determinación de una empresa representativa, cuyos rasgos generales los establece la Ley N° 7969, denominada ley de taxis, en los artículos 29, 48, 49, 53 y 60 y con estos rasgos se determinan los límites mínimos y máximos que garantizarían el equilibrio económico del servicio y el cobro de un precio justo.

Con base en el marco legal y el perfil de la entidad concesionaria claramente derivada de la Ley de Taxis, se establece la empresa representativa con los siguientes rasgos generales:

#### **Tamaño:**

Mínimo: El dueño de la concesión + un conductor de taxi + un vehículo taxi debidamente equipado (artículos 29 inciso d) y 48 inciso d), de la Ley 7969 y las condiciones operativas del servicio, se establece el tamaño mínimo de la empresa). En este caso el concesionario y el conductor laboran un turno diario de 8 horas cada uno.

Máximo: El dueño de la concesión + tres conductores de taxi + un vehículo taxi debidamente equipado (a partir del artículo 49, de la Ley 7969 y las condiciones operativas del servicio, se establece el tamaño máximo de la empresa). En este caso los tres conductores laboran un turno diario de 8 horas cada uno.

#### **Modelo del vehículo:**

Mínimo: Vehículo Taxi de cuatro años. (Ley 7969 art. 53).

Máximo: Vehículo Taxi nuevo

Los artículos 53 y 60 de la Ley 7969 establecen que los vehículos para este servicio, adquiridos mediante exoneración, podrán sustituirse cada cuatro años. Así con base en este concepto legal, por razones de calidad del servicio y costos de mantenimiento del vehículo taxi, la metodología únicamente considera costos preventivos para este rubro.

Estos vehículos deben cumplir con la normativa establecida en el Decreto 31957-MOPT: “Reglamento de Desarrollo, Requisitos y Contenido de los Certificados de Cumplimiento de Emisiones para la Importación de Vehículos de Motor”, publicado en *La Gaceta* N° 181 del 16 de setiembre del 2004 o la reglamentación que a la sazón esté vigente.

El tipo de vehículo utilizado como vehículo taxi es aquel que sea autorizado por el Consejo de Transporte Público del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

#### **Equipo:**

Mínimo: Un vehículo taxi de cuatro años de antigüedad con equipo de radiocomunicación, taxímetro y cualquier otro equipo que a futuro se requiera.

Máximo: Un vehículo taxi nuevo con equipo de radiocomunicación, taxímetro y cualquier otro equipo que a futuro se requiera.

A continuación se explica con detalle cada paso del proceso que permite calcular las tarifas, iniciando en la primera etapa con los precios de los rubros de costo que se reconocen en la actividad, los cuales se pueden subdividir en precios generales, precios de reposición de activos, combustible y seguros, y precios de reparación y mantenimiento.

En la segunda etapa, se presentan los factores del costeo estándar, en esta sección se determinan los valores de los parámetros operativos, la frecuencia de cambio de repuestos, los indicadores de rendimiento de consumo de combustible y la velocidad frontera, que sirve como indicador de cambio para la tarifas por demora. Estos factores del costeo estándar fueron establecidos en límites mínimos y máximos por la Autoridad Reguladora en la resolución RRG-4316-2005 de las 16:00 horas del 11 de febrero de 2005, en concordancia con la concepción de la empresa representativa.

En la tercera etapa, se explican las ecuaciones de cálculo que definen el algoritmo matemático, que permite relacionar los precios con los rendimientos y parámetros, para obtener los costos específicos de la operación del servicio taxi. Los costos que se obtienen son los valores de los límites mínimos y máximos, que serían a su vez los “costos estándar”; así como los costos del mercado cuando corresponda, de existir valores de mercado, éstos se comparan con los límites mínimos y máximos (costos estándar) y si los costos del mercado quedan incluidos entre estos rangos, rigen éstos (los valores de mercado); caso contrario, regirían los criterios por defecto para los valores estándar.

La cuarta etapa, es el cálculo de las tarifas del servicio taxi, determinándose la tarifa banderazo, tarifa variable, tarifa por espera y tarifa por demora para los vehículos sedán y microbús.

## 1.1 Precios de los rubros que intervienen en la actividad

### 1.1.1 Precios generales

Se utilizarán para los cálculos de todos los tipos de vehículos taxi. A continuación se presenta un cuadro resumen y con posterioridad una explicación de cada rubro y como se obtuvo el precio:

#### PRECIOS GENERALES

Tipo de cambio de venta	589,39
Tasa activa en \$	10,89%
Tasa pasiva en \$	1,85%
Salario mínimo chofer	8.009,00
Uniforme	17.500,00
Gasolina súper	575,00
Gasolina regular	558,00
Diesel	484,00
Derecho de circulación	52.740,00
Canon ARESEP	35.000,00

Canon CTP	41.610,00
RITEVE	10.714,00
Prima cobertura A	24.916,00
Prima cobertura C	30.916,00
Porcentaje cobertura D	11,264%
Porcentaje cobertura F	1,238%
Porcentaje cobertura H	5,850%
Porcentaje cobertura H gas	5,570%

Tipo de cambio de venta: es el precio fijado en colones por el Banco Central de Costa Rica por cada dólar estadounidense que es vendido por cualquier intermediario financiero del Sistema Bancario Nacional. El dato considerado es el vigente al día de la realización de la audiencia pública, que se realizó el 8 de octubre de 2009, esta información se obtuvo del sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica ([www.bccr.fi.cr](http://www.bccr.fi.cr)).

Tasa de interés pasiva en moneda extranjera: corresponde al promedio simple de las tasas de interés pasivas vigentes al momento de la realización de la audiencia pública, en los bancos estatales y bancos privados, para las operaciones en Otras Actividades a seis meses plazo. Esta información se obtuvo del sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica. Lugar donde es accesible <http://websiec.bccr.fi.cr/indicadores/cuadro.web>.

Tasa de interés activa en moneda extranjera: corresponde al promedio simple de las tasas de interés que cobran los bancos estatales y bancos privados por el uso del dinero, vigentes al momento de la realización de la audiencia pública. Esta información se encuentra en el sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica. Lugar donde es accesible <http://websiec.bccr.fi.cr/indicadores/cuadro.web>.

Salario mínimo: salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, determinado por Decreto Ejecutivo del Gobierno de la República y de conformidad con la determinación adoptada por el Consejo Nacional de Salarios número 35370-MTSS-2009 y publicado en *La Gaceta* 136 del 15 de julio de 2009.

Precio de combustibles: es el precio fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para el litro de gasolina súper, gasolina regular y diesel, precios al consumidor final en estaciones de servicio, vigentes al momento de la realización de la audiencia pública (RRG-10152-2009 de las 15:15 horas del día 29 de setiembre y publicada en *La Gaceta* 195 del 7 de octubre de 2009).

Derecho de circulación: Este rubro se compone por el derecho obligatorio, el impuesto a la propiedad de vehículos, timbre IFAM, timbre de fauna silvestre y lo señalado por la Ley 7088 y referencias. Esta fue obtenida del portal electrónico del Instituto Nacional de Seguros.

Canon ARESEP: Es el monto del canon anual autorizado para el año 2009, que cobra la Autoridad Reguladora a esta actividad regulada, mismo que fue publicado en *La Gaceta* 157 del 14 de agosto de 2008.

Canon CTP: Es el monto del canon anual autorizado para el año 2009, que cobra el Consejo de Transporte Público a esta actividad regulada.

RITEVE: corresponde a la tarifa semestral que se cobra por la revisión técnica vehicular por parte de Riteve S y C a los vehículos taxi. Dentro del algoritmo matemático este rubro se multiplica por 2 para considerar un año. Esta tarifa se encuentra en sitio electrónico de Riteve S y C. Lugar donde es accesible <http://www.rtv.co.cr/cas/inicio.htm>.

Alterra: obligación contractual por concepto de asignación de espacio de estacionamiento en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Prima cobertura A: esta cobertura es por responsabilidad civil por lesión o muerte de personas. Para efectos del cálculo tarifario se consideran coberturas por ¢ 40 millones por persona y ¢ 100 millones por accidente.

Prima cobertura C: esta cobertura es por responsabilidad civil por daños a la propiedad de terceros. Para efectos del cálculo tarifario se considera un monto de ¢ 10 millones por persona.

Porcentaje cobertura D: esta cobertura es por colisión y vuelco, el INS determina un porcentaje en lugar de una prima, y este porcentaje se aplica al valor del vehículo.

Porcentaje cobertura F: esta cobertura es por robo y hurto, el INS determina un porcentaje en lugar de una prima, y este porcentaje se aplica al valor del vehículo.

Porcentaje cobertura H: esta cobertura es por riesgos adicionales, el INS determina un porcentaje en lugar de una prima, y este porcentaje se aplica al valor del vehículo. El INS determina dos porcentajes distintos para esta misma cobertura, un porcentaje es para vehículo que utilice diesel como combustible y otro porcentaje para los vehículos que utilicen gasolina como combustible.

Para ninguna de las coberturas debe incluirse el impuesto de ventas porque el cálculo lo efectúa automáticamente en el modelo. La información fue proporcionada por la Dirección de Automóviles del Instituto Nacional de Seguros, mediante oficio DAUT-1090-2009 de fecha 17 de junio de 2009.

#### 1.1.2 Precios de reposición de activos, combustible y seguros

Cada rubro se relaciona con el tipo de vehículo, con excepción del taxímetro y el radio de comunicación. Para determinar los vehículos representativos, la antigüedad, tipo de combustible y porcentajes de cobertura, se utilizó la información de la base de datos del Instituto Nacional de Seguros. A continuación se presenta un cuadro resumen y con posterioridad una explicación de cada rubro:

	Sedán		Microbús	
	Valor	%	Valor	%
Vehículo Representativo	\$ 18.500,00	100,00%	\$ 30.000,00	100,00%
Total		100,00%		100,00%
Antigüedad				
% vehículos nuevos		10,91%		15,00%
% vehículos 1 año		38,18%		5,00%
% vehículos 2 año		21,82%		25,00%
% vehículos 3 año		21,82%		15,00%
% vehículos 4 años o más		7,27%		40,00%

	Sedán		Microbús	
	Valor	%	Valor	%
Total		100,00%		100,00%
Combustible				
% vehículos gasolina		1,82%		0,00%
% vehículos diesel		98,18%		100,00%
Total		100,00%		100,00%
Taxímetro	\$ 551,42	100,00%	\$ 551,42	100,00%
Radio de comunicación	\$ 321,18	100,00%	\$ 321,18	100,00%
Total		100,00%		100,00%
Seguros				
%cobertura A y C		100,00%		100,00%
% cobertura D		0,00%		0,00%
%cobertura F		0,00%		15,00%
% cobertura H		0,00%		50,00%
% cober H gas		0,00%		0,00%

**Taxímetro:** El ente rector del sector transporte no ha definido nada respecto al tipo de taxímetro exigido para el servicio taxis y esa es la razón por la que se cotizó un taxímetro sin las especificaciones técnicas determinadas por el decreto 29658-MEIC (“RTCR 20: 2001 Metrología, Instrumentos de Medición, Taxímetros Electrónicos”, publicado en *La Gaceta* N°149 del 6 de agosto del 2001) y sin la inclusión de medios auditivos o de otra índole que no sea visual exigido por la Sala Constitucional (resolución 2004-08800 de la 15:06 del 17 de agosto de 2004).

**Radio de comunicación:** Se cotizaron tres tipos de radio de comunicación y se obtuvo un promedio, que se utilizó para el cálculo tarifario.

**Base de datos:** Para esta fijación tarifaria se solicitó al Consejo de Transporte Público, mediante oficio 1260-DITRA-2009/29608, fechado 6 de octubre de 2009, la base de datos para corroborar el tipo de combustible, el año modelo y el tipo de vehículo; pero al día de realizar el análisis de la solicitud no consta en el expediente copia de la misma. Para subsanar la ausencia de la base de datos, se utilizó certificación emitida por el Departamento de Concesiones y Permisos del Consejo de Transporte Público el 8 de octubre de 2009, en la misma se detalla las placas de los vehículos autorizados en la base de operación Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (folios 341-369). Adicionalmente para determinar el combustible utilizado por la flota, el año modelo, el tipo de vehículo, la marca y las coberturas de seguros, se consideraron las certificaciones emitidas por el Instituto Nacional de Seguros. (folios 20-165)

### **Vehículo sedán**

El vehículo representativo de la flota es un automóvil marca Toyota Corolla, se solicitó cotización en Purdy Motor S.A., del valor del vehículo, los repuestos y la mano de obra en el taller de servicio.

#### Antigüedad

Ante la ausencia de una base de datos actualizada de los operadores de taxi, misma que fue solicitada al ente concedente mediante oficio 1260-DITRA-2009-29608 de fecha 6 de octubre de 2009, y al día de realizar el análisis de la solicitud no consta en el expediente copia de la misma, por lo indicado se tomó como base las certificaciones emitidas por el Instituto Nacional de Seguros. (folios 20-165)

Modelo	% de participación
>=2008	10,91%
2007	38,18%
2006	21,82%
2005	21,82%
2004 o Inferior	7,27%

#### Combustible

Tomando como base las certificaciones emitidas por el Instituto Nacional de Seguros se determinó el tipo de combustible utilizado en la flota un 1,82% utiliza gasolina y un 98,18% utiliza diesel como combustible.

#### Pólizas

La flota sedán únicamente tiene las coberturas de seguros A y C.

#### **Vehículo microbús**

El vehículo representativo de la flota es una microbús marca Toyota Hiace, se solicitó cotización en Purdy Motor S.A., del valor del vehículo, los repuestos y la mano de obra en el taller de servicio.

#### Antigüedad

Se determinaron para este tipo de vehículo, los siguientes datos:

Modelo	% de participación
>=2008	15,00%
2007	5,00%
2006	25,00%
2005	15,00%
2004 o Inferior	40,00%

#### Combustible

Tomando como base las certificaciones emitidas por el Instituto Nacional de Seguros se determinó el tipo de combustible utilizado en la flota microbús es diesel.

#### Pólizas

La flota microbús únicamente tiene las coberturas de seguros A, C, D, H y F, en la proporción que se detalla a continuación.

Cobertura	Porcentaje de participación
A y C	100,0%
D	0,0%
F	15,0%
H	50,0%

### 1.1.3 Precios de reparación y mantenimiento

Incluyen llantas y lubricantes, relacionados por tipo de vehículo representativo de la flota (sedán y microbús). A continuación se presenta un cuadro resumen:

<b>Mantenimiento</b>	<b>Sedán</b>	<b>Microbús</b>
Lavado	700,00	1.000,00
Encerado	500,00	700,00
Amortiguadores	417.121,87	147.815,53
Batería	95.183,06	129.354,26
Fibras de frenos	173.632,17	175.462,82
Balanceo una llanta	3.152,70	3.152,70
Alineamiento y tramado	9.925,33	9.925,33
Faja de distribución	173.032,02	165.064,46
Conjunto de embrague	282.469,39	279.008,50
Rótulas	234.525,17	608.844,60
Afinamiento	0,00	0,00
Regulador	109.882,50	123.354,59
Interruptor ignición	61.271,89	46.434,02
Relay encendido	38.502,03	36.497,32
Relay arrancador	38.412,67	38.412,67
Interruptor direccional	34.348,34	67.447,04
Relay luces	38.814,27	34.884,65
Faroles principales	290.669,20	360.946,88
Arrancador	557.630,81	771.715,88
Alternador	681.248,22	1.132.018,12
Motor escobillas	239.129,68	276.315,70
<b>Llantas y lubricantes</b>		
Llanta	43.466,58	80.996,14
Aceite lubricante (1/4)	4.081,72	4.081,72
Filtro de aceite lubricante	12.619,68	8.425,44
Filtro de aire	19.467,69	27.408,59
Filtro de combustible	31.532,83	21.268,68

## 1.2 Factores del costeo estándar

El costeo estándar es una banda con valores operativos mínimos y máximos, calculados con base en la empresa representativa y las posibles variaciones en los parámetros operativos, indicadores de servicio y costos de la actividad. Estos valores buscan garantizar condiciones mínimas de nivel (o calidad) de servicio y de razonabilidad de los costos en función de la empresa que se ha definido como representativa.

Los parámetros operativos y rendimientos de servicio se sustentan por medio de estudios de mercado realizados por peritos profesionales acreditados por el colegio profesional respectivo, con criterios objetivos, estadísticamente aceptados y condiciones metodológicas mínimas, técnicamente aceptadas. La información se obtuvo por medio de encuestas a operadores, usuarios, talleres de servicio, empresas importadoras de vehículos y observación del flujo vehicular. Estos valores sirven para integrar los costos fijos y variables de la actividad, en una formulación matemática que genera como resultado las distintas tarifas por vehículo.

Para la aplicación del Modelo de Regulación Económica, se requieren los factores del costeo estándar, factores que a su vez se subdividen en parámetros operativos, frecuencia de cambio de repuestos, indicadores de rendimiento de consumo de combustible y velocidad frontera misma que sirve como indicador de cambio para la tarifas por demora. El sustento documental está visible en el expediente OT-390-2004.

### 1.2.1 Parámetros operativos

Tipo de vehículo: sedán	Límite Mínimo	Límite Máximo
Jornada diaria del taxi, horas (Jd)	16,00	24,00
Número promedio de días en operación por mes (N)	26,00	30,00
Número promedio de viajes por día (Vd)	12,00	35,00
Kilómetros diarios en que el taxi es utilizado (Ku)	103,00	126,00
Porcentaje de kilometraje improductivo (k)	50,00%	50,00%

Tipo de vehículo: microbús	Límite Mínimo	Límite Máximo
Jornada diaria del taxi, horas (Jd)	16,00	24,00
Número promedio de días en operación por mes (N)	26,00	30,00
Número promedio de viajes por día (Vd)	12,00	35,00
Kilómetros diarios en que el taxi es utilizado (Ku)	103,00	126,00
Porcentaje de kilometraje improductivo (k)	50,00%	50,00%

### 1.2.2 Frecuencias de cambio de repuestos

<b>Rubro</b>	<b>Unidad de cambio</b>	<b>Frecuencia límite mínimo</b>	<b>Frecuencia límite máximo</b>
Lavado	diario	1,00	2,00
Encerado	mensual	4,00	6,00
Engrase	mensual	1,00	3,00
Amortiguadores	kilómetros	30.000,00	40.000,00
Batería	anual	1,00	2,00
Fibras de frenos	kilómetros	20.000,00	30.000,00
Balanceo llanta	kilómetros	25.000,00	40.000,00
Alineamiento y tramado	kilómetros	25.000,00	40.000,00
Faja de distribución	kilómetros	60.000,00	100.000,00
Conjunto de embrague (clutch)	kilómetros	100.000,00	130.000,00
Rótulas	kilómetros	25.000,00	38.000,00
Afinamiento	kilómetros	25.000,00	40.000,00
Vida útil del juego de llantas	kilómetros	37.000,00	40.000,00
Cambio de aceite lubricante	kilómetros	5.000,00	7.500,00
Cambio de filtro de aceite lubricante	kilómetros	5.000,00	7.500,00
Cambio de filtro de aire	kilómetros	10.000,00	15.000,00
Cambio de filtro de combustible	kilómetros	10.000,00	15.000,00
Cambio regulador	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio interruptor ignición	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio relé encendido	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio relé arrancador	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio interruptor direccional	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio relé luces	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio faroles principales	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio arrancador	kilómetros	288.000,00	576.000,00

Rubro	Unidad de cambio	Frecuencia límite mínimo	Frecuencia límite máximo
Cambio alternador	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Cambio motor escobillas	kilómetros	288.000,00	576.000,00
Uniformes	anual	1,00	1,00

### 1.2.3 Indicadores de rendimiento de consumo

RUBRO	Rendimiento de consumo	Frecuencia límite mínimo	Frecuencia límite máximo
Gasolina súper	litros/Km.	8,50	10,00
Gasolina regular	litros/Km.	8,50	10,00
Diesel	litros/Km.	8,50	16,64

### 1.2.4 Indicador de cambio para la tarifa por demora

Rubro	Rendimiento	Valor
V <sub>f</sub> (velocidad de frontera)	Km./h	10,00

## 1.3 Recomendación tarifaria sobre el análisis

Luego de aplicar el modelo de regulación económica del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad taxis, considerando los costos y gastos necesarios para brindar el servicio, junto con los parámetros operativos, frecuencias de cambio de repuestos y los indicadores de rendimiento de consumo, se determina adecuado el resultado de la herramienta utilizada para el análisis, misma que brinda como resultado un 25,47% de incremento ponderado para las tarifas del servicio que se brinda en la base especial del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

II.—Que en relación con las manifestaciones expuestas por los opositores, debe indicarse lo siguiente:

- 1) A los señores Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz, representantes de Consumidores de Costa Rica, debe indicarse que respecto al modelo tarifario establecido para el servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxi, consideró 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. Para la aplicación del modelo, de forma previa se realizaron dos estudios de campo (en los años 2001 y 2004), que brindaron como resultado los parámetros operativos tanto para las bases de operación regular como para la base de operación especial que opera en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. La información que sustenta el establecimiento de la metodología tarifaria de taxi; así como, la determinación de los parámetros operativos se adjuntan en el expediente OT-390-2004. De igual forma se encuentran a disposición los estudios de mercado realizados por la empresa LCR Logística S. A. en el año 2001 y Perspectivas de Desarrollo, S. A. en el año 2004.

Las diferencias entre una base de operación especial y una base de operación regular se dan al nivel operativo, ya sea en la cantidad de servicios realizados por jornada, la longitud de los servicios, el número de horas trabajadas, etc. No obstante lo indicado, el modelo y la estructura tarifaria para una base de operación especial es el mismo que se aplica para las otras bases de operación regular, con las respectivas modificaciones en los indicadores operativos. El modelo tarifario, para bases de operación especial, permite establecer, siempre y cuando exista información suficiente y adecuada, tarifas para los siguientes tipos de vehículos: urbano, microbús, microbús adaptada para personas con discapacidad, siempre y cuando estén autorizados a operar por el Consejo de Transporte Público. Como puede observar en los folios 4 a 18 del ET-133-2006, el citado Consejo autorizó los vehículos tipo sedán y microbús.

Por lo explicado, para el cálculo de la tarifa de la base de operación que funciona en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se aplica el Modelo de Regulación Sectorial, utilizando la misma estructura productiva modelo, los costos de su empresa representativa. En el caso de existir costos adicionales autorizados y necesarios para prestar el servicio, estos serán incorporados a las fórmulas generales, por lo tanto las diferencias tarifarias entre la base de operación nacional y la base de operación Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se publican según el procedimiento establecido por Ley, según lo que corresponde a este acto administrativo y el porcentaje de incremento de cada una de las cuatro tarifas autorizadas, depende de los costos implícitos en la determinación de las mismas, según se explica en el Modelo de Regulación Sectorial, OT-390-2004.

Respecto de la inflación y costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo a la Autoridad Reguladora la Ley le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios. Aún cuando la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos; escapa a su ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios, por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

- 2) Al señor Alberto Cabezas Villalobos, representante de la Fundación Mundial Déjeme Vivir en Paz, que mediante el voto 2101-91 de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, señala que Taxis Unidos Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, tendrá derecho a prestar el servicio hasta tanto no se adjudique en la correspondiente licitación. Por decreto 29111-MOPT publicado en el Alcance 82 a La Gaceta 226 del 24 de noviembre de 2000, en el Por Tanto 2 señala en lo que interesa:

“Adiciónense los artículo 1° en una nota 10 y 11, artículo 5°, artículo 14, para que se lea:

Nota 10: Las concesiones administrativas asignadas a la base de operación 201011 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, serán adjudicadas según reglamentación especial que para tales efectos emitirá el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de conformidad con el artículo 1° inciso d) y 29 inciso b) de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, N°7969” la concesión que se interesa...”

Con respecto al porqué el ente concedente del transporte público no ha realizado el proceso licitatorio incluyendo en el mismo la flota con adaptación para personas con discapacidad y

porque entrega permisos a nombre de una sociedad anónima tiene que realizarle ese ente y no la Autoridad Reguladora, ya que conforme las Leyes 3503, 7593 y 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), es el órgano que tiene la obligación y la competencia y por ende el control de forma exclusiva para conocer de todos aquellos asuntos como concesiones y permisos, controversias entre prestadores del servicio, rotulación, flota autorizada, entre otros.

Según lo señala el artículo 171 del Reglamento a la Ley 7600, corresponde al Ministerio Obras Públicas y Transportes la vigilancia de que los operadores cumplan con la adaptación de las unidades. Cabe aclarar que la Autoridad Reguladora no es la obligada a vigilar el cumplimiento de la Ley 7600, pero sí le corresponde la función establecida en el Reglamento a la Ley 7600 de contemplar tarifariamente todos los costos necesarios para prestar el servicio, siempre y cuando esas adaptaciones hayan sido hechas, en concordancia con el principio de servicio al costo que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio.

Además con oficio N° 2260-DDU-2006 del 7 de agosto de 2006 en relación con la resolución RRG-5397-2006 y la obligación de la Autoridad Reguladora de hacer cumplir la Ley 7600), se indica lo siguiente:

“...El artículo 103 del reglamento de la ley 7600, es claro al decir que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos no forma parte de los entes fiscalizadores del cumplimiento del reglamento de la ley 7600. Dicho artículo expresa lo siguiente: “Artículo 103. Fiscalización. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, el Ministerio de Salud Pública, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, las Municipalidades y demás entidades competentes de revisar planos y conceder permisos de construcción y remodelación o cualquier otra autorización similar, deberán controlar y fiscalizar que las disposiciones pertinentes contenidas en el presente reglamento se cumplan en todos sus extremos.”

Por otra parte, el artículo 172 del mismo reglamento indica lo siguiente: “Artículo 172. Revisión técnica. En todo contrato de transporte de servicio público a suscribirse con posterioridad a la entrada en vigencia de este reglamento, sea en condición de permiso o concesión, las partes involucradas deberán previamente cumplir con las disposiciones de accesibilidad establecidas en la presente normativa, todo lo cual deberá constar en la revisión técnica que realizará la dependencia encargada del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El incumplimiento de tal requisito impedirá la respectiva celebración contractual o la renovación de los derechos existentes.”

Además, la misma ley 7600 en su artículo 46 expresa lo siguiente: “Artículo 46. Permisos y concesiones. Para obtener permisos y concesiones de explotación de servicios de transporte público, será requisito que los beneficiarios de este tipo de contrato presenten la revisión técnica, aprobada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que compruebe que cumplen con las medidas establecidas en esta ley y su reglamento.”

De esta forma, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos no tiene competencia para hacer cumplir la ley 7600, pues claramente esta ley y su reglamento le dan esa competencia al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo que a materia de transporte público remunerado de personas se refiere. Adicionalmente ese ministerio no ha definido las características técnicas (como medios auditivos o de otra índole que no sea visual) con las que debe contar el taxímetro, exigido por la Sala Constitucional mediante la resolución 2004-08800 de la 15:06 del 17 de agosto de 2004.

III.—Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas vigentes de la base de operación especial

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en un 25,47% como promedio, tal y como se dispone: **Por tanto,**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley 7593, la Ley 7969, el Decreto Ejecutivo 29732-MP, que es el Reglamento a la Ley 7593 y, en los artículos correspondientes de la Ley General de la Administración Pública.

EL REGULADOR GENERAL, RESUELVE:

I.—Fijar para el servicio de transporte remunerado modalidad taxi, las siguientes tarifas tope, de manera que el costo de los servicios, en ningún caso pueda superar el monto indicado por el taxímetro:

TARIFA SEGÚN TIPO DE TAXI	TARIFA en colones
<b>TAXI SEDÁN</b>	
Tarifa banderazo	775,00
Tarifa variable	650,00
Tarifa por espera	3.005,00
Tarifa por demora	6.500,00
<b>TAXI MICROBÚS</b>	
Tarifa banderazo	775,00
Tarifa variable	775,00
Tarifa por espera	3.605,00
Tarifa por demora	7.750,00

II.—Establecer que el valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no esta considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. El pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está a bordo del servicio de taxi.

III.—Que es obligatorio en todos los viajes que el taxista accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra a su cliente no exceda la que marca dicho dispositivo.

IV.—Indicar a Taxis Unidos Aeropuerto Internacional Juan Santamaría S.A. que:

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

- Buscar el medio idóneo para publicitar las tarifas autorizadas para el servicio taxi, en vehículos sedán y microbús, para que los usuarios del servicio tengan conocimiento de las diferencias tarifarias y la forma de aplicar la tarifa tope.

V.—Solicitar al Consejo de Transporte Público del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que aplique para el control de los taxímetros, lo establecido en el Reglamento Técnico de Metrología Instrumentos de Medición, Taxímetros Electrónicos, establecido por medio de Decreto Ejecutivo número 29658-MEIC publicado en *La Gaceta* número 149 del 6 agosto del año 2001. Además con la definición en lo referente a las características técnicas (como medios auditivos o de otra índole que no sea visual) con las que debe contar el taxímetro, exigido por la Sala Constitucional mediante la resolución 2004-08800 de la 15:06 del 17 de agosto de 2004.

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 el Regulador 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.

Notifíquese y publíquese.—Fernando Herrero, Regulador General.—1 vez.—O. C. N° 4565.—Solicitud N° 19794.—C-561250.—(IN20091000160).