

4 de octubre de 2021
IN-0304-IT-2021

Señor
Roberto Jiménez Gómez
Regulador General

8000-273737 (ARESEP)
T+ (506) 2506.3200
F+ (506) 2215-4135

Correo electrónico:
itransporte@aresep.go.cr

Apartado
936-1000
San José – Costa Rica

www.aresep.go.cr

ASUNTO: Informe sobre implicaciones del Proyecto de ley 22.519 en la Intendencia de Transporte.

Estimado señor:

De acuerdo con lo solicitado por la Reguladora General Adjunta mediante el oficio OF-0043-RGA-2021 del 29 de setiembre de 2021, sobre las implicaciones que tendría para la Intendencia de Transporte la posible aprobación del proyecto de ley 22.519, en relación con la rebaja propuesta del canon establecido para el año 2022 en un 30% para los regulados de transporte público, se emite el presente informe.

Sobre la regulación de los servicios públicos de transporte

Resulta necesario señalar que la Ley 7593: Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en su artículo 3 inciso a) define que el servicio público será *“el que por su importancia para el desarrollo sostenible del país sea calificado como tal por la Asamblea Legislativa, con el fin de sujetarlo a las regulaciones de esta ley”* (el original no está destacado).

En ese sentido, la Ley 7593 definió los servicios públicos que son regulados en el artículo 5, entre ellos -y no limitados a- los definidos en los incisos f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo, g) Los servicios marítimos y aéreos en los puertos nacionales y h) Transporte de carga por ferrocarril.

Ahora bien, corresponde a la Autoridad Reguladora el cumplimiento de funciones asociadas a la definición de instrumentos regulatorios como las metodologías tarifarias y normas de calidad, la fijación de precios y tarifas, así como velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de los servicios públicos, por medio de las obligaciones definidas en el artículo 6 de la Ley 7593.

Con base en lo anterior, la propia Ley de la Autoridad Reguladora responde las interrogantes iniciales de para qué se regula (para el desarrollo sostenible del país), qué se regula (servicios públicos calificados como tal por la Asamblea Legislativa) y cómo se ejerce esa función (mediante la fijación de precios y tarifas así como la acción de velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima y en cumplimiento de las obligaciones del artículo 6).

Sobre el particular, Del Guayo (2006) ha afirmado que:

“(...) plantear una regulación es una actividad compleja que no consiste en mandar y controlar sino en comprender las diversas manifestaciones que influyen en ella; que pueden tener como resultado una limitación al mercado o bien una regulación que impulse la actividad. (p 50.) Del Guayo, Iñigo. (2017). *Regulación*. Madrid España, Marcial Pons (el original no está subrayado).

Es claro que la labor de regulación encomendada a la Autoridad Reguladora es compleja justamente por el propósito que persigue, en términos de la Ley supra citada por su impacto en el desarrollo sostenible del país, en términos de la doctrina, por las fallas de mercado o bien por el impulso a una actividad determinada:

“(..)

*Las razones doctrinalmente predominantes sobre las que se justifica la Regulación son: (i) corregir Fallos de Mercado y prevenir daños; (ii) establecer un régimen jurídico-público que permita la adecuada realización de actividades que no pueden llevarse en un régimen de mercado; (iii) garantizar derechos de contenido social, asegurar prestaciones esenciales o promover actividades de interés general.” LAGUNA DE PAZ, José Carlos. (2018). *La Regulación Económica: Sentido, Fallos y Alternativas*. En: Revista de Derecho Administrativo. Enero-Febrero. N°115, pps. 101-102 (el original no está subrayado).*

La regulación de ciertas actividades económicas, denominadas servicios públicos por su importancia para el desarrollo de un país, debe ser ejercida por entes con características específicas que permitan el cumplimiento mismo del objeto de la regulación, es por eso que las agencias de regulación, como lo es en nuestro país la Autoridad Reguladora, debe caracterizarse por su independencia técnica y presupuestaria ya que, como se indicó anteriormente, la regulación es una actividad compleja por los efectos o impacto en el interés

general, y de lo contrario, el riesgo de la “*captura del regulador*” se vuelve inminente.

Es claro que el desarrollo de un país persigue un interés general de los habitantes del territorio costarricense y se entiende que, lograr el bien común por medio de ese desarrollo, conlleva que los servicios públicos del sector transporte -entre otros- sean prestados bajo condiciones específicas, no sobre cualquier condición ni dejadas al arbitrio de quien desarrolle la actividad, si no, conforme a la regulación económica y normas que establezca la Autoridad Reguladora.

Este desarrollo sostenible se traduce en productividad y competitividad para el país, beneficios para los usuarios del servicio público, seguridad jurídica para los prestadores y en general, para la satisfacción del bien común consagrado en la Constitución Política.

El para qué y el qué de la regulación ejercida por la Autoridad Reguladora requieren de recursos suficientes para su cumplimiento, tanto de personal como de liquidez, siendo todas funciones que, de no ejercerse, se compromete el fin último que resulta en el bien común producto del desarrollo sostenible del país.

Lo anterior, no debe pasar desapercibido, puesto que un debilitamiento a la función de regulación –a través de un recorte sin sustento a los cánones del Ente Regulador - puede traer consecuencias perjudiciales para el mercado, los sujetos regulados y por sobre todo al usuario de los servicios públicos. Al respecto, valga advertir que justamente una situación de esa índole podría ponernos frente a los ya conocidos -fallos de la regulación-; entendidos como aquellos donde el Estado no garantiza el control efectivo en el cumplimiento de lo técnicamente adecuado en un sector al cual se está regulando, ni se garantiza la imparcialidad, ni la objetividad con relación al interés público (Laguna Paz 2016, pp.37-39).

Adicionalmente, es medular señalar que la OCDE (2015), recuerda que una regulación de calidad es aquella que: (i) sirve a objetivos políticos claramente identificados y es efectiva en alcanzarlos, (ii) tiene una base empírica y legal, (iii) produce beneficios que justifican los costos, considerando los efectos distributivos en la sociedad y los efectos económicos, medioambientales y sociales, (iv) minimiza los costes y las distorsiones del mercado, (v) promueve la innovación, a través de incentivos de mercado y de enfoques basados en objetivos, (vi) es clara, simple y práctica para los usuarios, (vii) es coherente con otras regulaciones y políticas, (viii) es compatible, al máximo, con la competencia y con el comercio, y facilita la inversión nacional e internacional. Situación ante la cual habría que preguntarse: ¿Cómo lograr esa regulación

de calidad que la misma OCDE demanda cuando se compromete la estabilidad financiera del Ente Regulador, y se provoca su debilitamiento? Estos efectos perjudiciales en la regulación resultan a todas luces contradictorios con la adhesión del país a la OCDE.

Implicaciones en la regulación de los servicios de transporte por la posible aprobación del Proyecto de ley 22.519

Teniendo en cuenta el contexto regulatorio de la Autoridad Reguladora, para el caso particular, se han analizado las posibles repercusiones para los usuarios, los prestadores del servicio público y finalmente la sociedad costarricense por el recorte al presupuestario que implicaría la aprobación del Proyecto de ley 22.519 que consiste en un 30% del canon establecido para el año 2022.

La estructura organizacional de la Autoridad Reguladora fue desarrollada en un reglamento interno (Reglamento Interno de Organización y Funciones - RIOF) donde se describe las funciones de cada dependencia de manera que haya fiel cumplimiento a los fines que persigue la regulación y que fueron descritos previamente.

En esta línea, según el artículo 16 del RIOF las Intendencias de Regulación son las dependencias institucionales responsables de ejecutar la regulación económica y de calidad de los servicios públicos regulados, que son -a la vez- los procesos sustantivos de la razón de ser de la institución.

La regulación económica se refiere al conjunto de actividades mediante las cuales se intervienen los mercados de los servicios regulados, a través de las fijaciones tarifarias y fiscalizaciones económicas que deben garantizar el principio de servicio al costo (artículo 3 de la Ley 7593), por medio de la aplicación de los instrumentos regulatorios.

La regulación de la calidad se refiere al conjunto de actividades que se desarrollan para asegurar que la prestación de servicios públicos cumpla con los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad. Estas labores se realizan a través de la aplicación de mecanismos de control, evaluación de normas técnicas y buenas prácticas, así como las inspecciones técnicas para verificar las condiciones de prestación de los servicios.

Como se muestra, tanto la regulación económica como la regulación de calidad nacen de la Ley 7593 y son respuesta al cómo debe un Ente Regulador ejercer la labor misma de regular.

De acuerdo con el artículo 20 del RIOF, la Intendencia de Transporte tiene las labores de regulación económica y de calidad de los servicios de transporte público (autobús, taxi, ferrocarril, cabotaje), los servicios portuarios en terminales portuarias de ambos litorales, los servicios aeroportuarios en aeropuertos internacionales y nacionales (aeródromos), los peajes administrados por el CONAVI, la inspección técnica vehicular y el servicio social de comunicación postal. Adicionalmente asume los análisis de estructura tarifaria y parámetros de evaluación de la calidad cuando se trata de concesiones de obra pública del sector transporte (artículo 21 de la Ley 7762), así como el análisis de las solicitudes de estudios técnicos para justificar licitaciones en rutas regulares de autobús (artículo 4 de la Ley 3503).

El caso de la Intendencia de Transporte es de particular relevancia por la vinculación innegable entre los servicios públicos regulados y el desarrollo y la competitividad del país. El transporte público (autobús, taxi, ferrocarril, cabotaje), lleva consigo la movilidad de personas y carga, ambas indispensables en el progreso nacional y de suma relevancia en tiempos de pandemia, por lo que mantener la regulación económica y de calidad acorde a las necesidades de la población resulta ser una actividad de gran impacto para el país. Nótese que las particularidades de estos mercados implican poca o nula competencia, por lo que -de no existir la regulación- el equilibrio entre el prestador del servicio público y el usuario se vería afectado con graves efectos sobre la continuidad misma del servicio público.

Por su parte, los servicios asociados a la infraestructura nacional como los servicios portuarios en terminales portuarias, los servicios aeroportuarios en aeropuertos internacionales y nacionales (aeródromos), los peajes administrados por el CONAVI, la revisión técnica vehicular y el servicio social de comunicación postal así como la labor de análisis técnico que se ejerce para las concesiones de obra pública tendrán un impacto para los usuarios en el ejercicio de sus actividades económicas, la importación y exportación de bienes y servicios, estabilidad y movilidad del mercancías, entre otras necesarias para que el país continúe con una dinámica de desarrollo.

En materia de concesiones de obra pública, la Autoridad Reguladora cuenta con un rol específico de cara a los usuarios, en ese sentido, la Ley 7762: Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos y la Ley 9292: Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José – San Ramón y sus Radiales, mediante Fideicomiso, establecen con particular énfasis la participación institucional en el régimen sancionatorio de los concesionarios de obra pública así como la revisión de la estructura tarifaria y parámetros de calidad de servicio correspondiente a los servicios públicos al amparo de estas leyes. Nótese que, una afectación al presupuesto institucional y en particular

de la Intendencia, no sólo conlleva un incumplimiento de la Ley 7593 si no también de otras leyes asociadas a los servicios públicos.

La regulación por sí misma tiene un efecto multiplicador de bienestar en la sociedad tal como ha sido expuesto anteriormente por lo que, de no realizarse o no ejercerse se compromete el fin último perseguido (desarrollo del país).

Las limitaciones al presupuesto institucional como consecuencia de la posible aprobación del Proyecto de ley 22.519 (exclusivamente en lo que corresponde a la adición de un Transitorio XII a la Ley 7969), entendido no sólo como limitación al uso de recursos para servicios y materiales si no, también, en las remuneraciones al personal destacado en la Intendencia conllevaría efectos inmediatos sobre los sectores regulados provocando las siguientes posibles consecuencias sobre los servicios públicos regulados:

Regulación económica

- Reducción sustantiva en la capacidad técnica de la ARESEP para fijar tarifas mediante los estudios tarifarios ordinarios (a solicitud del prestador del servicio o por gestión de la Intendencia de Transporte) y extraordinarios (por gestión de la Intendencia de Transporte) de los servicios regulados.
 - Posible incumplimiento de los objetivos fundamentales de la institución relacionados con la armonización de intereses y la búsqueda del equilibrio y armonía entre los intereses de los usuarios y prestadores del servicio (artículo 4 de la Ley 7593).
 - Incumplimiento de los supuestos y presupuestos para tramitar fijaciones tarifarias según lo establecido en los artículos 30, 31 y 37 de la Ley 7593. Esto implica que no es posible garantizar el equilibrio financiero de los prestadores al no conocer los datos certeros de demanda (denominador de la ecuación).
 - Los usuarios de los servicios públicos regulados no tendrían acceso a tarifas justas y actualizadas que cumplan con el principio de servicio al costo en la prestación de los servicios regulados.
 - No se tendría certeza del cumplimiento de las obligaciones legales, cargas sociales y en materia tributaria por parte de los prestadores lo que podría dejar en indefensión a trabajadores de las empresas regulados y usuarios (inciso c del artículo 6 de la Ley 7593).
 - Incapacidad para dimensionar los factores de costo y demanda de los servicios regulados como insumos críticos para la fijación de tarifas.
 - Incapacidad para participar técnicamente en los procesos de participación ciudadana relacionados con las fijaciones tarifarias (audiencia pública).

- Imposibilidad de realizar las publicaciones requeridas en el Diario Oficial La Gaceta.
- Imposibilidad material para poder realizar fiscalización de los factores que afectan el costo de los servicios regulados.
 - Incumplimiento de las obligaciones de la institución en cuanto a la regulación contable y financiera a los prestadores (inciso a del artículo 6 de la Ley 7593).
 - Incumplimiento de los supuestos de la contabilidad regulatoria (artículo 20 de la Ley 7593) mediante la cual los prestadores deben llevar contabilidades separadas para las actividades de servicio público, lo que afecta el equilibrio de intereses.
- Imposibilidad material de actualizar los parámetros y variables de las metodologías tarifarias que inciden en las fijaciones tarifarias.
 - Incumplimiento de los presupuestos establecidos en las metodologías tarifarias aprobadas por la Junta Directiva.
 - Posible utilización de parámetros y variables desactualizados que afecte la fijación de tarifas justas y/o el equilibrio financiero de los prestadores, debilitando la mejora continua de los instrumentos metodológicos.
- Debilitamiento de las áreas para realizar los análisis técnicos y legales necesarios para el trámite de refrendos para los contratos de concesión remitidos por el MOPT-CTP (artículo 12 de la Ley 3503).
- Debilitamiento de las áreas para realizar los análisis de estructuras tarifarias y parámetros de evaluación de la calidad en concesiones de obra pública del sector transporte (artículo 21 de la Ley 7762).
- Debilitamiento de las áreas para realizar análisis técnicos de las licitaciones que remita el MOPT - CTP cuando se trate nuevas rutas regulares del servicio de autobús (artículo 4 de la Ley 3503).
- Imposibilidad material de tener representación en los equipos técnicos interinstitucionales relacionados con proyectos país en el sector transporte y donde es fundamental el enfoque regulatorio, como pago electrónico en transporte público y movilidad eléctrica.

Regulación de la calidad

- Impacto directo y negativo en la implementación y aplicación de las normas nacionales de calidad de servicio en transporte público.
 - Incapacidad para poder promover el marco normativo de calidad de servicio aplicable a los servicios de transporte público (artículo 25 de la Ley 7593).
 - Incapacidad para velar por el cumplimiento de los criterios de calidad según las normas nacionales de calidad de servicio (inciso d del artículo 4 de la Ley 7593).
 - Incapacidad para incorporar en la aplicación del marco normativo de calidad de servicio, aspectos relacionados con género y atención de pandemia del Covid-19.
 - Los prestadores de los servicios de transporte público no podrán implementar esquemas de calidad de servicio centrados en el usuario.
- Imposibilidad material para realizar inspecciones de campo para verificar las condiciones de prestación de los servicios regulados.
 - Incapacidad para realizar inspecciones técnicas de instalaciones, unidades y equipos para verificar condiciones de prestación del servicio (inciso b del artículo 6 y artículo 21 de la Ley 7593).
 - Incapacidad para realizar verificaciones de cumplimiento de protocolos sanitarios ante la pandemia del Covid-19 en la prestación del servicio.
 - Incapacidad de realizar o contratar estudios técnicos para determinar la cantidad de pasajeros movilizados en las rutas de autobús, dato que es primordial para garantizar el principio de servicio al costo en los cálculos tarifarios.
- Imposibilidad material de atender no conformidades presentadas por los usuarios en relación con la prestación del servicio.
 - Incapacidad para investigar las no conformidades como apoyo a la Dirección General de Atención al Usuario (inciso e del artículo 6 de la Ley 7593).
 - Incapacidad para investigar las no conformidades presentadas por los usuarios en el marco de la implementación de las normas nacionales de calidad de servicio.

- Imposibilidad material de llevar adelante proyectos relacionados con plataformas tecnológicas de información al usuario.
 - Incapacidad de ofrecer las funcionalidades del aplicativo móvil TransporteCR, que incluye información tarifaria para los usuarios y algoritmos para la estimación previa y en tiempo real del costo de viajes en taxi.
 - Imposibilidad de desarrollar herramientas tecnológicas para brindar a los usuarios información operativa y geográfica relevante de los servicios regulados.

- Imposibilidad material de continuar con las evaluaciones de buenas prácticas en los servicios de infraestructura.
 - Incapacidad para continuar con la adopción como normas nacionales de los referencias de calidad para servicios portuarios de Puertos del Estado de España. Estos referenciales aseguran que las Autoridades Portuarias cumplen con las condiciones de calidad en la prestación de servicios.
 - Incapacidad para desarrollar los protocolos de inspección relacionados a las evaluaciones de calidad en aeropuertos internacionales y nacionales, así como la aplicación de las evaluaciones.
 - Incapacidad para continuar con las evaluaciones de calidad de la red postal y sucursales del servicio social de comunicación postal (Correos de Costa Rica S.A.), que incluyen las características de calidad que son relevantes para los usuarios.

Otros efectos vinculados a las funciones de la Intendencia de Transporte

La Intendencia de Transporte forma parte de diversos equipos de trabajo interinstitucionales que pretenden el desarrollo del país relacionados con la modernización del transporte público, ejemplo de ello, es la participación de la Autoridad Reguladora en el Convenio interinstitucional para el desarrollo del pago electrónico en transporte público con múltiples beneficios para el usuario en cuanto a un cobro justo de las tarifas de servicio público minimizando riesgos de asociados a la seguridad del prestador y usuarios, y más recientemente sus implicaciones positivas como sustituto del efectivo como posible medio de contagio de diversos virus como el Covid-19.

También, la Intendencia forma parte de los comités técnicos conformados por INTECO para la definición de normas técnicas de calidad en servicios públicos, labor donde la Autoridad Reguladora ha sido la promotora de dichos trabajos técnicos de manera que se tenga acceso como país a elementos de

regulación modernos, a través de normativa nacional de construcción conjunta con los sectores vinculados.

En esa misma línea, la planificación sectorial contenida en el Plan de Descarbonización, Plan Nacional de Transporte y Plan de Transporte Eléctrico, impulsados por el Poder Ejecutivo y de los cuales le corresponde a la Autoridad Reguladora su aplicación (artículo 1, Ley 7593), requiere de una adaptación de la regulación económica y de calidad a las nuevas tendencias y la planificación del país, por lo que, de no haber equipos de trabajo destacados en la Intendencia para esta adaptación se generaría una brecha entre los intereses nacionales y la regulación, ejemplo de lo anterior y de muy reciente análisis, la incorporación de unidades de autobús en el transporte eléctrico, esta acción requiere la adaptación de metodologías tarifarias y otros instrumentos regulatorios para obtener una tarifa que refleje justamente el equilibrio entre el usuario (tarifa justa) y el prestador (equilibrio financiero).

Sobre el efecto acumulado en el presupuesto institucional

Es importante recalcar que los riesgos que representa el Proyecto de Ley 22.519 no son comparables con los que implicó la aprobación de la Ley 9911, ya que el efecto de la Ley 9911 no fue un efecto transitorio que sólo afectó el presupuesto del 2021, sino que tiene serias implicaciones para los siguientes años.

Los legisladores han obviado hasta este momento el hecho de que la regla fiscal introducida a través de la Ley 9635: Fortalecimiento de las finanzas públicas, obliga a todas las entidades públicas a condicionar sus variaciones interanuales de sus presupuestos al nivel de deuda del Gobierno Central y al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB). Es así como el Ministerio de Hacienda emite cada año el porcentaje máximo sobre el presupuesto ejecutado en que podría aumentar el presupuesto del año siguiente. Para el 2022, ese límite es 1,96% según el oficio DM-0238-2021 del 23 de marzo de 2021, emitido por el Ministerio de Hacienda.¹

La propuesta planteada por los legisladores parte de la premisa incorrecta de que para el 2022 el canon de los servicios de transporte público que recibe la Autoridad Reguladora volvería a niveles iguales o superiores a los del 2020 o los años anteriores.

La Ley 9911 redujo el canon del 2021 para los regulados de transporte público en un 50% y por las implicaciones de la regla fiscal, ese porcentaje no puede ser recuperado para el presupuesto del 2022. Es decir, el efecto de la Ley 9911 es un efecto permanente, no transitorio, sobre el canon de transporte

¹ https://www.hacienda.go.cr/docs/605ec41b2dd1b_DM-0238-2021%20Regla%20fiscal%20Formulacion%202022.pdf

público. Por lo tanto, de aprobarse el transitorio de referencia del proyecto de ley 22.519, esto significaría un recorte adicional sobre un canon que ya se encuentra reducido.

La aplicación de la Ley 9911 en el presupuesto de la Intendencia de Transporte para el año 2021 tuvo, entre otras, las siguientes consecuencias negativas:

- Eliminación de presupuesto para jornadas ampliadas que es necesario en especial cuando la carga de trabajo de estudios tarifarios y análisis de refrendos de concesión de autobús es alta como sucedió en este año.
- Eliminación de presupuesto para tiempo extraordinario (horas extras), que resulta fundamental de manera particular cuando se realizan estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados en los cuales se requiere personal en campo que permita cubrir todo el rango de operación de las rutas de autobús que usualmente es de 4 a.m. a 11 p.m., lo que incluye también los fines de semana.
- Reducción del 50% del presupuesto para publicación de resoluciones de la Intendencia, lo cual es contraproducente cuando la cantidad de estudios tarifarios es significativa como ha sucedido este año.
- Reducción del 91% del presupuesto para las contrataciones asociadas con los programas de calidad de transporte público e infraestructura, lo que incluye tanto los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados como evaluaciones de calidad según las buenas prácticas aplicables.
- Eliminación del presupuesto de capacitación para los funcionarios, los cuales deben mantenerse actualizados en diversas materias dada la complejidad propia de los análisis regulatorios.

Como se ha evidenciado, durante este año la Intendencia de Transporte y en general la institución, han tenido que realizar muchos sacrificios y redoblar esfuerzos por cumplir con las funciones de ley pero con menos recursos, posponiendo aquellas gestiones que pudieran ser pospuestas sin que dejen de representar riesgos importantes para la actividad regulatoria. De modo que, ante un escenario ya con muchas limitaciones, una rebaja adicional en el canon de transporte público hace inevitable considerar posibles efectos a nivel del recurso humano a la vez que la carga de trabajo aumenta, no sólo de la Intendencia de Transporte, sino en toda la institución.

Conclusiones

1. La Autoridad Reguladora es el ente de regulación independiente y técnico que, por medio de sus funciones (artículo 5) y obligaciones (artículo 6), debe promover el desarrollo sostenible del país por medio de la regulación

económica y de calidad de servicios públicos, garantizando que estos servicios públicos se brinden armonizando o equilibrando los intereses de los usuarios y de los mismos prestadores de servicios públicos en beneficio del interés general.

2. La aplicación del transitorio XII del Proyecto de ley 22.519 tendría un impacto sumamente negativo en la regulación de la actividad de transporte público y servicios de infraestructura afectando de manera directa a los usuarios, prestadores de servicios públicos, la gestión interinstitucional en planes nacionales y sectoriales y en general a la sociedad costarricense.
3. La reducción del presupuesto para la Intendencia de Transporte genera un debilitamiento de la regulación que conlleva necesariamente la materialización de riesgos conocidos como *fallos de la regulación*; entendidos como aquellos donde el Estado no garantiza el control efectivo en el cumplimiento de la norma en un sector al cual se está regulando, ni se garantiza la imparcialidad, ni la objetividad con relación al interés público, lo que implica perjuicios para usuarios y prestadores.
4. El impacto negativo de la aplicación de la Ley 9911 es diverso (estabilidad, seguridad, desarrollo país, continuidad, calidad, entre muchos otros efectos multiplicadores), por lo que no es posible determinar un único efecto o un único afectado, por el contrario, un recorte adicional de presupuesto una vez ya aplicados los recortes significativos para el Presupuesto 2021, en los términos previstos por el proyecto de ley, como se ha señalado, conduce a **“graves dislocaciones a la seguridad o la paz, o la afectación en la continuidad de los servicios públicos esenciales”** (doctrina del artículo 172 del Código Procesal Contencioso Administrativo).
5. La regulación económica y la regulación de la calidad de los servicios de transporte público e infraestructura, no es ejercida por ningún otro ente por cuanto la regulación debe darse desde un escenario primordial de independencia técnica y administrativa, donde sea posible garantizar la armonía entre usuarios y prestadores en cumplimiento del fin último de los servicios públicos.
6. Los servicios públicos -por su parte- han sido declarados como tales por la Asamblea Legislativa por encontrarse estrechamente vinculados con el desarrollo del país, siendo así, representa un alto riesgo para el país, para la sociedad costarricense, no ejercer la regulación económica y de calidad, entendida como la fijación de precios y tarifas así como la verificación del cumplimiento de normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad,

oportunidad y prestación óptima (artículo 5), aspectos que en el RIOF corresponden a las Intendencias de Regulación.

7. La Intendencia de Transporte tiene a su cargo la fijación de tarifas, la fiscalización de calidad del servicio, la construcción conjunta de instrumentos regulatorios para ejercer la regulación económica y de calidad, a su vez, contribuye con otras áreas de la institución en la atención de quejas y denuncias de los usuarios garantizando sus derechos como consumidores de servicios públicos, siendo esta una multiplicidad de labores que -de no ejercerse- conllevan una afectación severa para los usuarios que perciben los beneficios en tarifas justas y al costo así como servicios de calidad. Sin la regulación que ejerce la institución para esos servicios de transporte, podría provocar tarifas con implicaciones desproporcionadas sin que se tenga certeza de su prestación (continuidad), lo que justifica que haya un ente independiente y técnicamente robusto para ejercer dichas labores.

Cordialmente,

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

MGP. Edward Araya Rodríguez
Intendente de Transporte

EVM/PVB

C: Román Navarro Fallas, Despacho del Regulador General