

ALCANCE DIGITAL N° 61

LA GACETA

Diario Oficial

Año CXXXVI

San José, Costa Rica, miércoles 29 de octubre del 2014

N° 208

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 38670-COMEX

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

2014
Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.



DECRETO EJECUTIVO N° **38670** -COMEX

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO A.I. DE COMERCIO EXTERIOR

De conformidad con las facultades y atribuciones que les conceden los artículos 50, 140 incisos 3), 8), 10), 18) y 20); y 146 de la Constitución Política; los artículos 4, 25, 27 párrafo 1, 28 párrafo 2 inciso b) y 142 párrafo 2 de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978; los artículos 1, 3, 5, 7, 15, 26, 30, 36, 37, 38, 39, 46, 52 y 55 del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, Ley de Aprobación N° 7629 del 26 de septiembre de 1996; y

CONSIDERANDO:

I.- Que el Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO), mediante Acuerdo N° 03-2014 (COMIECO-LXVIII) de fecha 27 de junio de 2014, aprobó los "*Lineamientos a los grupos de trabajo para continuar negociaciones conforme compromisos de la incorporación del Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana*" (Anexo 1) y el "*Plan de Trabajo para la revisión del Anexo 7.2 del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana*" (Anexo 2), en la forma que aparecen como Anexos del Acuerdo en mención.

II.- Que en cumplimiento de lo indicado en dicho Acuerdo, se procede a su publicación.

Por tanto;

DECRETAN:

Publicación del Acuerdo N° 03-2014 (COMIECO-LXVIII) de fecha 27 de junio de 2014: Aprobación de los "*Lineamientos a los grupos de trabajo para continuar negociaciones conforme compromisos de la incorporación del Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana*" (Anexo 1) y el "*Plan de Trabajo para la revisión del Anexo 7.2 del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana*" (Anexo 2).

Artículo 1.- Publíquese el Acuerdo N° 03-2014 (COMIECO-LXVIII) del Consejo de Ministros de Integración Económica de fecha 27 de junio de 2014 y sus Anexos: Aprobación de los "*Lineamientos a los grupos de trabajo para continuar negociaciones conforme compromisos de la incorporación del Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana*" (Anexo 1) y el "*Plan de Trabajo para la revisión del Anexo 7.2 del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana*" (Anexo 2), que a continuación se transcriben:

ACUERDO No. 03-2014 (COMIECO-LXVIII)

EL CONSEJO DE MINISTROS DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA

CONSIDERANDO:

Que mediante Acuerdo No.01-2012 (COMIECO-LXIII) de fecha 29 de junio de 2012, el Consejo dispuso "*Aceptar los términos, plazos y condiciones para la incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana, en la forma contenida en el Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana (en adelante, Protocolo de Incorporación) que aparece como Anexo I del presente Acuerdo*";

Que por Resolución No.309-2013 (COMIECO-LXV) del 21 de junio de 2013, el Consejo resolvió "*1. Tener por incorporada a la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica del SICA*"; y "*2. Tener por incorporado al Ministro de Comercio e Industrias de Panamá, como miembro pleno del Consejo de Ministros de Integración Económica, de conformidad con el Artículo 38 del Protocolo de Guatemala...*";

Que el artículo 7.2 del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana dispone que "*La República de Panamá revisará con los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, en un plazo no mayor de dos (2) años a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, los RTCAs y otros instrumentos listados en el Anexo 7.2*";

Que por Acuerdo 01-2013 (COMIECO-LXV) de 21 de junio de 2013, el Consejo acordó "*1. Encomendar a la Reunión de Viceministros la negociación y organización de los grupos técnicos que sean necesarios para implementar los compromisos del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica del SICA, con su respectivo calendario de trabajo basado en los plazos señalados en dicho Protocolo*"; y, "*2. La Reunión de Viceministros someterá a la aprobación del Consejo, las recomendaciones sobre los actos administrativos necesarios para hacer efectivos, en cada caso, el cumplimiento de los compromisos derivados del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica.*"

Que la Reunión de Viceministros ha informado al Consejo que en el proceso de negociación de los cronogramas para el cumplimiento de los compromisos de la Incorporación de Panamá al Subsistema de Integración Económica a alcanzado acuerdos sobre los "Lineamientos a los grupos de trabajo para continuar negociaciones conforme compromisos de la incorporación del Panamá al subsistema de la integración económica centroamericana" así como un Plan de Trabajo para la revisión del Anexo 7.2 del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica del SICA, recomendando su aprobación mediante el acto administrativo correspondiente, por lo que es procedente adoptar el respectivo Acuerdo de aprobación,

POR TANTO:

Con fundamento en los artículos 1, 3, 36, 37, 38, 39, 52 y 55 del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana -Protocolo de Guatemala-,


ACUERDA:

1. Aprobar los "Lineamientos a los grupos de trabajo para continuar negociaciones conforme compromisos de la incorporación del Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana", que aparecen como Anexo 1 de este Acuerdo.
2. Aprobar el Plan de Trabajo para la revisión del Anexo 7.2 del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana, en la forma que aparece como Anexo 2 de este Acuerdo.
3. El presente Acuerdo entra en vigor inmediatamente y será publicado por los Estados Parte.


San Pedro Sula, Honduras, 27 de junio de 2014



Alexander Mora Delgado
Ministro de Comercio Exterior
de Costa Rica




Sergio de la Torre Gimeno
Ministro de Economía
de Guatemala



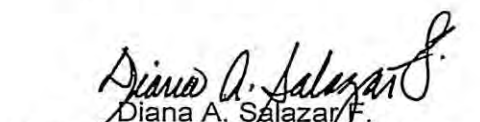
Jesús Bermúdez Carvajal
Viceministro, en representación del Ministro
de Fomento, Industria
y Comercio
de Nicaragua



Tharsis Salomón López
Ministro de Economía
de El Salvador



Alden Rivera Montes
Secretario de Estado en el
Despacho de Desarrollo Económico
de Honduras



Diana A. Salazar F.
Viceministra, en representación del
Ministro de Comercio e Industrias
de Panamá

La ...

infrascrita Secretaria General de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) **CERTIFICA:** Que las dos (2) fotocopias que anteceden a la presente hoja de papel bond, impresas únicamente en su anverso, así como las once (11) de dos (2) anexos adjuntos, impresas únicamente en su anverso, rubricadas y selladas con el sello de la SIECA, reproducen fielmente el Acuerdo No. 03-2014 (COMIECO-LXVIII), adoptada por el Consejo de Ministros de Integración Económica, el veintisiete de junio de dos mil catorce, de cuyos originales se reprodujeron. Y para remitir a los Estados Parte para su correspondiente publicación, extendiendo la presente copia certificada en la ciudad de Guatemala, el dos de julio de dos mil catorce.



~~William García~~
Director de Integración Económica
a cargo de la Secretaría General

LINEAMIENTOS A LOS GRUPOS DE TRABAJO PARA CONTINUAR NEGOCIACIONES CONFORME COMPROMISOS DE LA INCORPORACION DEL PANAMÀ AL SUBSISTEMA DE LA INTEGRACION ECONOMICA CENTROAMERICANA.

➤ LINEAMIENTOS GENERALES

- Gradualidad y progresividad. Consolidar los Acuerdos alcanzados en las mesas técnicas y elevarlas a la instancia de los Viceministros para su aprobación.
- El principio básico es la incorporación de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana, mediante la implementación de lo establecido en el Protocolo de Incorporación.
- Respetar o mejorar los plazos establecidos en el Protocolo de Incorporación de Panamá.

GRUPO ACCESO A MERCADOS

➤ MANDATO

El Protocolo Incorporación de Panamá, en su Artículo 4, párrafo 5, establece que “La Republica de Panamá celebrara negociaciones con los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana dentro de un plazo que iniciara en seis (6) meses y concluirá en dos (2) años, contando en ambos casos a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, con el objeto de establecer un cronograma para alcanzar gradualmente el libre comercio para las mercancías que se encuentran contenidas en los anexos 4.2 y 4.3 del presente Protocolo”.

El Plan de Trabajo PPT – Honduras, establece que “sobre la base propuesta circulada por Panamá, se iniciará las negociaciones para alcanzar gradualmente el Libre Comercio de Mercancías, Anexo 4.2 y Anexo 4.3 y sus apéndices”.

Los Viceministros adoptaran los lineamientos a seguir para la negociación.

- SITUACION ACTUAL: Panamá en noviembre de 2013, circuló propuesta a Centroamérica para incorporar al libre comercio de forma gradual, algunos productos del Anexo 4.3, y mantener el programa de desgravación establecido en el TLC.

➤ LINEAMIENTOS DE TRABAJO GRUPO ACCESO A MERCADOS

Objetivo: Alcanzar gradualmente el libre comercio para las mercancías que se encuentran contenidas en el Anexo "A" Resolución COMIECO 331 - 2013.

Los acuerdos alcanzados, por Panamá con cada país de la región, una vez concluida la negociación bilateral por país, para incorporar productos al libre comercio del Anexo "A", se procederán conforme a lo establecido en el Protocolo de Incorporación de Panamá y el Tratado General de Integración Económica, así como el Protocolo de Guatemala.

Tomar en cuenta la Cláusula Centroamericana de Excepción (artículo 10 del Protocolo de Incorporación).

Acciones a realizar: Establecer reuniones presenciales o virtuales a nivel bilateral con Panamá, a efecto de que se realice la negociación de las listas bilaterales, y reportando resultados de la negociación de productos que están en programa de desgravación y los que están en exclusión de forma independiente. La base de la negociación será la propuesta de Panamá en V enmienda (base Anexo "A"),

Las negociaciones se reflejarán a través de contrapropuestas, tomando en consideración lo siguiente:

- Para los productos en programa de desgravación, identificar los productos sensibles reales, para mantener su desgravación; y para el resto entablar negociación para su pronta incorporación al libre comercio.
- Para los productos en exclusión, tomar en consideración lo establecido en el TGIE por lo que en la medida de lo posible se deben evitar las exclusiones, y se tomarán en cuenta los siguientes parámetros:
 - o Considerar establecer plazos para alcanzar el libre comercio, para las sensibilidades reales de los países.
 - o Considerar incorporar al libre comercio los productos no sensibles.
 - o Considerar los intereses de los países.

1. GRUPO TÉCNICO ARANCELARIO:

De conformidad con el Protocolo de incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica del Sistema de Integración Centroamericana en el artículo 5.1:

➤ **MANDATO:**

La República de Panamá; a) aplicará el código y la descripción del Arancel Centroamericano de Importación, a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, salvo las excepciones contenidas en el anexo 5.1; b) en un plazo no mayor a un año a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, Panamá negociará con los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, un cronograma para armonizar el código y la descripción del Arancel Centroamericano de Importación, cuya aplicación fue exceptuada en el Anexo 5.1

➤ **SITUACIÓN ACTUAL:**

Se han realizado tres reuniones en el semestre anterior, en las que Panamá identificó 520 incisos arancelarios que pueden ser adoptados de forma inmediata, 776 incisos arancelarios que presentan algún tipo de dificultad para adoptarlos y 173 códigos arancelarios donde el consolidado de Panamá ante la OMC, es inferior al DAI que aplica el resto de los países de Centroamérica.

➤ **OBJETIVO:**

Negociar con los países miembros del subsistema de Integración Económica Centroamericana el cronograma para armonizar el código y la descripción del Arancel Centroamericano de Importación, exceptuada en el Anexo 5.1.

➤ **LINEAMIENTOS DE TRABAJO:**

Panamá presentará a los países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, el cronograma para armonizar el código y la descripción del Arancel Centroamericano de Importación a la mayor brevedad posible.

Preparar el borrador de Resolución, de los 520 códigos que Panamá puede adoptar de forma inmediata.

Revisar los 173 códigos arancelarios en los que Panamá manifiesta tener problemas para armonizar por compromisos contraídos en su adhesión a la Organización Mundial del Comercio y realizar las aperturas arancelarias en el caso de ser necesarias.

Continuar con la revisión y análisis del resto de productos contenidos en el Anexo 5.1.

2. GRUPO DE REGLAS DE ORIGEN

➤ MANDATO:

Según el artículo 6 (b) del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Económica, la República de Panamá, en un plazo no mayor a seis (6) meses a partir de la entrada en vigor de dicho protocolo, celebrará negociaciones con los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana para armonizar las reglas de origen específicas, cuya aplicación fue exceptuada en la Sección II del Anexo 6(a) del referido Protocolo.

➤ SITUACIÓN ACTUAL:

Panamá presentó la propuesta de las reglas de origen específicas del Anexo 6(a) de régimen de origen del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Centroamericana. La propuesta consiste de 98 reglas específicas, de las cuales 67 están armonizadas con el Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías y 31 son nuevas propuestas de reglas específicas. Por otra parte la propuesta de Panamá no incluye las reglas de vestuario y confecciones ya que ellos han propuesto adoptar las que contiene el referido Reglamento. Los países acordaron realizar las consultas correspondientes a lo interior de cada uno.

➤ OBJETIVO:

Celebrar negociaciones entre Panamá y los demás Estados Parte del Subsistema Económico para armonizar las reglas de origen específicas exceptuadas y que están contenidas en el Anexo 6(a) ya señalado.

➤ LINEAMIENTOS:

1. Las reglas de origen específicas del Anexo 6(a) de régimen de origen del Protocolo de Incorporación de la República de Panamá al Subsistema de Integración Centroamericana serán objeto de una revisión por parte del Grupo Técnico de Origen, a fin de establecer cuales quedan consensuadas para su incorporación al Reglamento Centroamericano de Origen de las Mercancías, como una "cosecha temprana"; el resto serán objeto de negociación entre las seis partes centroamericanas hasta encontrar el consenso.
2. En relación con las 67 reglas de origen específicas del Anexo 6(a) que Panamá propuso adoptar del Reglamento Centroamericano en forma inmediata el grupo técnico de origen debe revisar aquellas en las cuales algún país no está de acuerdo en la propuesta, a fin de establecer cuales quedan totalmente

consensuadas para su incorporación al Reglamento Centroamericano de Origen de las Mercancías, como una “cosecha temprana”. El resto serán objeto de negociación entre las seis partes centroamericanas hasta encontrar el consenso.

3. Para las 31 reglas que no han sido armonizadas por Panamá, el grupo técnico de origen debe revisar estas reglas, e identificar aquellas que no presentan sensibilidades y proponer su adopción.
2. Cualquier acuerdo alcanzado sobre una regla específica de origen, que difiere de la del Reglamento Centroamericano, hará necesario la modificación de este último, a fin de contar con un anexo único de Reglas específicas de Centroamérica y Panamá.
3. Las reglas específicas de vestuario y confecciones serán objeto de una negociación posterior, donde Centroamérica y Panamá consensuarán las reglas específicas que regirán entre ellas, las cuales pasarán a formar parte del Reglamento Centroamericano una vez lleguen a ser acordadas. Mientras tanto, se aplicaran las reglas establecidas en el anexo 6A del Protocolo de Incorporación o las disposiciones establecidas en la Integración Económica Centroamericana, según corresponda.
4. **GRUPO DE SERVICIOS E INVERSIÓN:**

➤ **MANDATO:**

El Artículo 8 Comercio de Servicio e Inversión del Protocolo de Adhesión de Panamá al Subsistema de la Integración Económica del Sistema de la Integración Centroamericana establece:

“8.1 En un plazo no mayor a seis (6) mes a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, la República de Panamá realizará las gestiones que correspondan ante los países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana a fin de adherirse al Tratado sobre Inversión y Comercio de Servicios entre las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua (TICS) y sus Protocolos

8.2 Como parte del proceso de adhesión al TICS, la República de Panamá presentará a los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, sus anexos de medidas disconformes y a futuro, correspondientes a los ~~Capítulos~~ 3

(Inversión), 4 (Comercio Transfronterizo de Servicios) y 6 (Servicios Financieros) del Protocolo al TICS, los que cumplirán las siguientes condiciones:

(a) incluirán medidas que no impliquen un grado de disconformidad mayor a un nivel de compromiso inferior al asumido por la República de Panamá, según los Capítulos 10 (Inversión), 11 (Comercio Transfronterizo de Servicios) y 12 (Servicios Financieros) y sus respectivos anexos de reservas del TLC y sus Protocolos Bilaterales¹ ; y

(b) cumplirán con el principio de Trato de Nación más Favorecida establecida en los Capítulos del TICS.

➤ SITUACIÓN ACTUAL

Como parte de las gestiones para la adhesión de Panamá al TICS, Panamá, convocó a una reunión virtual el 23 de octubre de que generó los siguientes compromisos:

- Panamá se comprometió a enviar a Centroamérica sus Ofertas de Anexos de Medidas Disconformes y a Futuro correspondientes a los Capítulos 3, 4 y 6 del Protocolo del TICS, a más tardar el 3 de diciembre de 2013.
- Honduras se comprometió a enviar a Centroamérica documento que detalla los temas identificados en el TICS y sus Protocolos, que deben ser proporcionados por Panamá y que se derivan de las obligaciones del TICS y sus Protocolos.
- Centroamérica y Panamá solicitaron a SIECA elaborar documento con la opinión jurídica de la SIECA sobre la forma legal de la Adhesión del Panamá al TICS y sus Protocolos. SIECA, remitió dicho documento el 29 de octubre de 2013. El documento concluye que Panamá puede adherirse al TICS, a pesar que este último, no tiene una cláusula de adhesión. El informe presentado no hace alusión a los entendimientos en telecomunicaciones, ni el tratamiento jurídico de los temas que estarán cubiertos por el TLC-CA-Panamá.

¹ La aplicación de este compromiso por parte de la República de Panamá, está sujeto a que las medidas de los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, no impliquen un grado de disconformidad mayor o un nivel de compromiso inferior al asumido por dichos países miembros, según los Capítulos 10 (Inversión), 11 (Comercio Transfronterizo de Servicios) y 12 Servicios Financiero, y sus respectivos anexos de reservas del TLC y sus Protocolos Bilaterales.”

- Se llevó a cabo una Videoconferencia a nivel técnico el 10 de febrero de 2014, entre CA- Panamá y SIECA para analizar el tratamiento que se puede adoptar para atender las sensibilidades de Panamá en el tema de Telecomunicaciones.
- SIECA envió el 12 de febrero de 2014, análisis jurídico, para atender las sensibilidades de Panamá en el tema de Telecomunicaciones.

➤ **OBJETIVO:**

Adhesión de Panamá al Tratado sobre Inversión y Comercio de Servicios (TICS) y sus Protocolos, tomando en cuenta los entendimientos alcanzados en el marco de la negociación del Protocolo de Incorporación

➤ **LINEAMIENTOS DE TRABAJO:**

Analizar desde el punto de vista jurídico, si como consecuencia de la Adhesión de Panamá al TICS, se requiere su modificación, conforme al derecho internacional.

1. Revisión y análisis de los Anexos de medidas disconformes y a futuro, correspondientes a los Capítulos 3 Inversión, 4 Comercio Transfronterizo de Servicios y 6 Servicios Financiero, del Protocolo al TICS presentadas por Panamá.
2. Revisión de los temas identificados en el TICS y sus Protocolos; que deben ser presentados por Panamá como parte de su adhesión al TICS, los mismos se derivan de las obligaciones establecidas en el TICS y sus Protocolos.
3. Revisar, identificar y discutir el tratamiento jurídico de los temas que estarán cubiertos por el TLC- CA- Panamá en los temas de servicios e inversión que no están cubiertos en el TICS y sus Protocolos. Elaboración, entrega a los viceministros y socialización de la propuesta de CA para atender la sensibilidad de Panamá en materia de Telecomunicaciones.
 - Transporte Marítimo, (cubierto en el TLC CA- Panamá)
 - Transporte Terrestre de Carga de Mercancías (cubierto en la Resolución No 65-2001, Anexo 11.16 Transporte Internacional de Carga Terrestre del TLC- CA- Panamá)

[1] La aplicación de este compromiso por parte de la República de Panamá, está sujeto a que las medidas de los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, no impliquen un grado de disconformidad mayor o un nivel de compromiso inferior al asumido por dichos países miembros, según los Capítulos 10 (Inversión), 11 (Comercio Transfronterizo de Servicios) y 12 Servicios Financiero, y sus respectivos anexos de reservas del TLC y sus Protocolos Bilaterales."

ANEXO 2 DEL ACUERDO No. 03-2014 (COMIECO-LXVIII)

PLAN DE TRABAJO PARA NEGOCIACIÓN DEL ANEXO 7.2 DEL PROTOCOLO DE INCORPORACIÓN DE PANAMÁ AL SUBSISTEMA DE INTEGRACIÓN ECONOMICA

OBJETIVO DEL PLAN DE ACCIÓN DEL SEMESTRE		
Artículo 7. Reglamentación Técnica.	7.2 La República de Panamá revisará con los demás países miembros del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, en un plazo no mayor de dos (2) años a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, los RTCAs y otros instrumentos listados en el Anexo 7.2.	Elaborar un plan de trabajo para iniciar la revisión de las Resoluciones COMIECO listados en el anexo 7.2.

PROPUESTA DE PLAN DE TRABAJO
REGLAMENTACION TECNICA

SEMESTRE	RTCA A ABORDAR
I SEMESTRE 2014	Res 117: Anexo 2/Procedimiento para Incluir o Excluir en el Listado de Productos y Subproductos de Origen Vegetal.
	Res. 216: RTCA 67.01.31:07 Alimentos Procesados. Procedimiento para Otorgar el Registro Sanitario y la Inscripción Sanitaria.
	Res. 269: Procedimiento de Reconocimiento de Registros Sanitarios de Alimentos y Bebidas Procesados.
	Res. 280: RTCA 67.01.07:10 Etiquetado General de los Alimentos Previamente Envasados (Preenvasados).
	Res. 281: RTCA 67.01.60:10 Etiquetado Nutricional de Productos Alimenticios Preenvasados para Consumo Humano para la Población a Partir de 3 años de Edad.
	Res. 231: 1. RTCA 71.03.49:08 Productos Cosméticos. Buenas Prácticas de Manufactura para los Laboratorios Fabricantes de Productos Cosméticos.

SEMESTRE	RTCA A ABORDAR
	<ol style="list-style-type: none"> 2. RTCA 71.01.35:06 Productos Cosméticos. Registro e Inscripción Sanitaria de Productos Cosméticos. 3. RTCA 71.03.36:07 Productos Cosméticos. Etiquetado de Productos Cosméticos. 4. RTCA 71.03.45:07 Productos Cosméticos. Verificación de la Calidad. 5. Reconocimiento Mutuo de Registro o Inscripción Sanitaria de Productos Cosméticos. <p>Res. 273: RTCA 65.03.57:10 Plaguicidas. Plaguicidas de uso doméstico y de uso profesional. Requisitos de Etiquetado.</p>
II SEMESTRE 2014	<p>Res. 226: RTCA 67.04.48:08 Alimentos y Bebidas Procesados. Néctares de Frutas. Especificaciones.</p> <p>Res. 282: RTCA 65.05.52:11 Productos Utilizados en Alimentación Animal y Establecimientos. Requisitos de Registros Sanitario y Control.</p> <p>Res. 291: RTCA 01.01.11:06 Cantidad de Producto en Pre-empacados.</p>
I SEMESTRE 2015 Mayo	<p>Res. 118:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Protocolo Patrón para Ensayos de Eficacia Biológica de Plaguicidas de Uso Agrícola. 2. Codificación del número de registro de insumos. 3. Información mínima que debe contener la solicitud de reconocimiento del registro de insumos agrícolas. 4. Registro comercial de plaguicidas botánicos. 5. Procedimiento para inclusión de ingrediente activo a lista armonizada de plaguicidas prohibidos. 6. Formatos de Certificado de Registro de Ingrediente Activo Grado Técnico; Certificado de Registro y libre venta de plaguicidas agrícolas; Certificado de registro y libre venta de abonos y fertilizantes; Certificado de registro de materias primas de abonos y fertilizantes. <p>1. Requisitos técnicos para el registro comercial de plaguicidas microbiológicos de uso agrícola.</p> <p>Res. 119:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estándares de Germinación de Semillas de Otras Especies. 2. Formato de certificado de registro de variedades comerciales. 3. Estándares de calidad para comercialización de semillas certificadas de especies forestales. 4. Descriptores varietales para granos básicos y soya.

SEMESTRE	RTCA A ABORDAR
	<p>Res. 121: Aprueba una serie de acuerdos en materia de alimentos y bebidas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Disposiciones para el reconocimiento ágil de los registros sanitarios de alimentos y bebidas procesados y producidos. 2. Cuadro de determinaciones analíticas para registro sanitario. 3. Cuadro de determinaciones analíticas para vigilancia. 4. Formato de Certificado de libre venta de alimentos y bebidas. <p>Res. 142:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RTCA 75.01.22:04 Productos de Petróleo. Asfaltos. Especificaciones; 2. RTCA 75.01.20:04 Productos de Petróleo. Gasolina Superior. Especificaciones; 3. RTCA 75.01.12:04 Productos de Petróleo. Gasolina de Aviación (AvGas). Especificaciones; 4. RTCA 75.01.14:04 Productos de Petróleo. Kerosene de Iluminación. Especificaciones; 5. RTCA 75.01.13:04 Productos de Petróleo. Kerosene de Aviación (JET A-1). Especificaciones. <p>Res. 152:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RTCA 13.01.25:05 Reglamento Técnico de Transporte Terrestre de Hidrocarburos Líquidos (excepto GLP); 2. RTCA 13.01.26:05 Transporte Terrestre de Gas Licuado de Petróleo (GLP) a Granel. Especificaciones; 3. RTCA 23.01.27:05 recipientes a presión. Cilindros Portátiles para contener GLP. Válvula de Acoplamiento roscado (Tipo POL). Especificaciones; 4. RTCA 23.01.28:05 Recipientes a presión. Cilindros Portátiles para contener GLP. Válvula de Acoplamiento rápido. Especificaciones; 5. RTCA 23.01.29:05 Recipientes a presión. Cilindros Portátiles para contener GLP. Especificaciones de Fabricación; y, 6. RTCA 75.01.21:05 Productos de Petróleo. Gases Licuados de Petróleo: Propano Comercial, Butano Comercial y sus Mezclas. Especificaciones. <p>Res. 167: RTCA 75.01.15:04 Productos de Petróleo. Aceites Lubricantes para Motores a Gasolina o Motores a Diesel. Especificaciones</p> <p>Res. 169:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RTCA 75.01.19:06 Productos de Petróleo. Gasolina Regular. Especificaciones.

SEMESTRE	RTCA A ABORDAR
	<p>2. RTCA 23.01.23:06 Recipientes a Presión. Cilindros Portátiles para contener GLP. Sello de Inviolabilidad (Marchamo). Especificaciones.</p> <p>3. RTCA 23.01.24:06 Recipientes a Presión. Cilindros Portátiles para contener Gas Licuado de Petróleo. Vehículo Terrestre de Reparto. Especificaciones de Seguridad.</p>
	<p>Res. 187: RTCA 75.02.17:06 Productos de Petróleo. Aceite Combustible Diesel. Especificaciones.</p>
	<p>Res. 198: RTCA 75.02.43:07 Biocombustible. Biodiesel (B100) y sus Mezclas con Aceite Combustible Diesel. Especificaciones.</p>
	<p>Res. 199: Aprueba modificaciones por adición al RTCA 75.01.19:06 Productos de Petróleo. Gasolina Regular. Especificaciones y el RTCA 75.01.20:04 Productos de Petróleo. Gasolina Superior.</p>

Artículo 2.- Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República, a los veintiocho días del mes de julio del año dos mil catorce.

PUBLÍQUESE.

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA.—El Ministro de Comercio Exterior a. í., Jhon Fonseca Ordóñez.—1 vez.—O. C. N° 22072.—Solicitud N° 2336.—C-323390.—(D38670 - IN2014072425).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

127-RIT-2014

San José, a las 15:00 horas del 17 de octubre de 2014

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN EN SUBSIDIO, INTERPUESTO POR EL SEÑOR WILLIAM ALBERTO BARQUERO AVILA, EN SU CONDICION DE APODERADO GENERALISIMO DE LA EMPRESA TRANSPORTES BARQUI S.A, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN 087-RIT-2014 DEL 28 DE JULIO DE 2014.

EXPEDIENTE ET-062-2014

RESULTANDO:

- I. Que la empresa Transportes Barqui S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta 568 descrita como: La Cruz-Puerto Soley-Tempatal-El Jobo y ramales, según el artículo 7.2 de la Sesión Ordinaria 43-2012 de fecha 5 de julio de 2012 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folios 34 al 57).
- II. Que el 7 de mayo de 2014, el señor William Alberto Barquero Ávila, en su calidad de apoderado generalísimo de la empresa Transportes Barqui S.A. presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 189,92% sobre las tarifas vigentes de la ruta 568 (folios 1 al 128).
- III. Que mediante resolución 087-RIT-2014 dictada a las 15:30 horas del 28 de Julio de 2014, la Intendencia de Transporte resolvió ajustar las tarifas de la ruta 568 descrita como: La Cruz-Puerto Soley-Tempatal-El Jobo y ramales; según el resultado del modelo estructura general de costos. Adicionalmente fijó una tarifa para los ramales: La Cruz-San Dimas-Las Brisas-La Libertad y Urbano de la Cruz los cuales no tenían una tarifa autorizada.
- IV. Que la resolución 087-RIT-2014 se notificó a la empresa Transportes Barqui S.A. el 4 de agosto de 2014.
- V. Que el 7 de agosto de 2014 el señor William Alberto Barquero Ávila, en calidad de apoderado generalísimo de la empresa Transportes Barqui S.A., interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución 087-RIT-2014 por no estar de acuerdo con lo resuelto (folios 217 al 219).
- VI. Que el recurso de revocatoria fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 957-IT-2014/82632 del 13 de octubre de 2014, que corre agregado al expediente.
- VII. Que mediante la resolución 121-RIT-2013, dictada el 10 de octubre del 2014 por la Intendencia de Transporte y publicada en el Diario Oficial La Gaceta 199 del 16 de octubre de 2014, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 568.
- VIII. Que en el procedimiento se han cumplido las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 957-IT-2014/82632 del 13 de octubre de 2014, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(...)

II. ANÁLISIS DEL RECURSO POR LA FORMA:

A) NATURALEZA DEL RECURSO.

Los recursos presentados son los ordinarios de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la Ley General de la Administración Pública (Ley N° 6227) y sus reformas. En cuanto a la resolución de los mismos, se indica que primero debe resolverse el de revocatoria y, en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico.

B) TEMPORALIDAD DEL RECURSO.

El acto recurrido fue notificado al recurrente el 4 de agosto de 2014 (folio 234) y la impugnación fue planteada el 7 de agosto de 2014 (folios 217 al 219). Del análisis comparativo entre la fecha de notificación del acto y la de interposición del recurso, con respecto al plazo de tres días hábiles para recurrir, otorgado en el artículo 346 de la Ley N° 6227, se concluye que la impugnación se presentó dentro del plazo legalmente conferido al efecto, considerando que el plazo fenecía el 7 de agosto de 2014.

C) LEGITIMACIÓN.

La empresa Transportes Barqui S.A. es permisionaria de la ruta 568 y se apersonó al procedimiento como empresa destinataria de los actos, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar.

D) REPRESENTACIÓN.

En cuanto a la legitimación activa se manifiesta que el recurso fue incoado por el señor William Alberto Barquero Ávila, apoderado generalísimo de la empresa Transportes Barqui S.A. personería que consta a folio 20 del expediente.

III. ARGUMENTOS DEL RECURRENTE:

El señor William Alberto Barquero Ávila indica en su recurso lo siguiente:

“Que los ramales LA CRUZ-SAN DIMAS-LAS BRISAS-LA LIBERTAD Y VICEVERSA, URBANO DE LA CRUZ, no poseían tarifa, por lo que era necesario establecer un costo por kilómetro, a partir del ramal de Puerto Soley, como efectivamente lo hizo la Intendencia de Transporte, que tomó los 460, los dividió entre los 17.22 kilómetros de viaje a El Jobo, con lo cual se obtuvo el costo por kilómetro. Una vez establecido éste se multiplicó por la distancia de recorrido en el ramal de San Dimas, Las Brisas y La Libertad, obteniendo la tarifa para la ruta, sin el aumento. Una vez establecida la tarifa se multiplicó por

el 164% de aumento y se obtuvo la tarifa aprobada en el presente estudio tarifario.

Que este mismo procedimiento se realizó para el Urbano de La Cruz, solo que en este caso se incurrió en un grave error, al tomar la distancia de recorrido como si se tratase de un recorrido en dos sentidos (1-2 y 2-1), por lo que el recorrido se tomó como de 4.10 kilómetros, cuando en realidad se trata de 8.20 kilómetros, ya que se trata de una ruta TIPO ANILLO, completamente distinta a los otros dos ramales que salen de un punto inicial y termina en otro, en el caso del urbano, éste termina su recorrido, donde empezó.

Que la clasificación de ruta tipo anillo, está dada dentro del acuerdo 7.2 de la sesión ordinaria 43-2012 del 03 de julio de 2014 por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.

Que la Intendencia, tomo la distancia correspondiente para el ramal de Urbano de La Cruz, como si se tratará de una ruta NO ANILLO, por lo que solo tomó en cuenta la mitad del recorrido, sean los 4.10 kilómetros y no los 8.20 Km, con lo cual mi tarifa se ve disminuida considerablemente, afectando el equilibrio financiero de la empresa”.

PETITORIA:

1. Se declare con lugar el presente recurso, y se revoque parcialmente la resolución 087-RIT-2014 del 28 de julio de 2014, únicamente en lo que respecta a la tarifa aprobada para el Urbano de La Cruz, toda vez que con respecto a éste cálculo existe un grave error al tomar una ruta tipo anillo, como si tratara de una ruta de dos sentidos (1-2 y 2-1).
2. Se realice nuevamente el cálculo de la tarifa para el Urbano de La Cruz, únicamente, dejando incólumes las otras dos tarifas aprobadas, tomando dicha ruta en su condición de RUTA TIPO ANILLO.
3. Subsidiariamente, en caso de rechazarse la revocatoria, solicito se remita el expediente al superior para que conozca el recurso de apelación, ante el cual haré valer los derechos de mi representada.

IV. ANÁLISIS DE FONDO

Que se logró acreditar en el expediente tarifario ET-062-2014 que el ramal denominado Urbano de La Cruz está definido como un ramal en anillo, esto de acuerdo con el artículo 7.2 de la Sesión Ordinaria 43-2012, del 5 de julio de 2012, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 34 al 57). Que en el citado acuerdo se establece que la distancia del ramal es de 8,2 Km, esta longitud corresponde a la distancia por viaje, pero dada la configuración en anillo también corresponde a la distancia por carrera, la cual fue considerada correctamente en el modelo tarifario. También consta el citado acuerdo el croquis del citado ramal que confirma el carácter de ruta en anillo.

Que dado que para calcular la tarifa del ramal Urbano de La Cruz, se debe considerar la distancia por viaje, es menester que se corrija el cálculo efectuado en la resolución recurrida para que se calcule la tarifa de la siguiente manera:

*Costo por kilómetro del estudio: 43,81 colones/Km.
Distancia del ramal Urbano de La Cruz: 8,2 Km.
Tarifa calculada: (43,81 colones/Km) * (8,2 Km.) = 359,24 colones
Tarifa Ajustada a los 5 colones más cercanos: 360 colones.*

V. CONCLUSIONES

Sobre la base de lo arriba expuesto, se puede arribar a las conclusiones siguientes:

- 1) Que desde el punto de vista formal, el recurso presentado por el recurrente, resulta admisible por la forma.*
- 2) Los argumentos de naturaleza técnica y jurídica fueron analizados por la Intendencia de Transporte y se recomienda, acoger el recurso presentado por el señor William Alberto Barquero Ávila, apoderado generalísimo de la empresa Transporte Barqui S.A., en el sentido de que en el cálculo de la tarifa del ramal Urbano de La Cruz se debe considerar una distancia de 8,2 Km por viaje, por cuanto este ramal se estableció en configuración de anillo. Esto implica que la tarifa del ramal debe ser de 360 colones y no de 180 colones como se estableció en la resolución de marras.*

(...)"

- II.** Que dado que mediante resolución 121-RIT-2014 del 10 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta 199 del 16 de octubre de 2014, se aprobó un aumento del 3,4% sobre las tarifas de la ruta 568 y dado que se acoge el recurso interpuesto por la empresa Transportes Barqui S.A. en contra de la resolución 087-RIT-2014 en lo concerniente a la tarifa del ramal Urbano de La Cruz, se corrige la tarifa del citado ramal y se procede a aplicar al ajuste otorgado por resolución 121-RIT-2014.
- III.** Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es acoger el recurso de revocatoria, tal y como se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe 957-IT-2014/82632 del 13 de octubre de 2014 y declarar con lugar el recurso de revocatoria interpuesto por el señor William Alberto Barquero Ávila, en su condición de apoderado generalísimo de la Transportes Barqui S.A., cédula jurídica número 3-101-317787, contra la resolución 087-RIT-2014.
- II. Fijar para el ramal Urbano de La Cruz de la ruta 568 una tarifa de 360 colones y proceder a ajustar dicha tarifa en un 3,4% correspondiente al ajuste tarifario a nivel nacional resuelto por medio de la resolución 121-RIT-2014, consecuentemente el pliego tarifario de la ruta 568 descrita como: La Cruz-Puerto Soley-Tempatal-El Jobo y ramales, tal como sigue:

LA CRUZ-PUERTO SOLEY-TEMPATAL-EL JOBO Y RAMALES	Tarifa (Colones)	
	Regular	Adulto mayor
LA CRUZ-PUERTO SOLEY-TEMPATAL-EL JOBO	765	0
LA CRUZ-SN DIMAS-LAS BRISAS-LA LIBERTAD	1055	0
URBANO DE LA CRUZ	365	0

- III. Las tarifas rigen a partir de día siguiente a la publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Publíquese y notifíquese.—Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O.
C. N° 7851-2014.—Solicitud N° 21736.—(IN2014072774).

INTENDENCIA DE ENERGÍA

RIE-078-2014

A LAS 15:39 HORAS DEL 24 DE OCTUBRE DE 2014

FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS

EXPEDIENTE ET-149-2014

RESULTANDO:

- I. Que el 11 de noviembre de 2008, mediante resolución RRG-9233-2008, publicada en el diario oficial La Gaceta N° 227 del 24 de noviembre de 2008; se estableció el modelo ordinario y extraordinario para la fijación de precios para los combustibles en plattel y al consumidor final, vigente a la fecha.
- II. Que el 9 de octubre de 2014, mediante el oficio EEF-0161-2014, Recope presentó la información sobre las facturas de importación de todos los combustibles correspondientes a setiembre de 2014 (folios 91 al 129).
- III. Que el 10 de octubre de 2014, mediante el oficio GAF-1507-2014, Recope solicitó fijación extraordinaria de precios de los combustibles correspondiente a octubre de 2014 (folios 1 al 75).
- IV. Que el 13 de octubre de 2014, mediante el oficio 1382-IE-2014 la Intendencia de Energía (IE) admitió la petición tarifaria y solicitó proceder con la consulta pública de ley (folios 85 al 90).
- V. Que el 16 de octubre de 2014, se publicó en La Gaceta N.º 199, la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 23 de octubre de 2014 (folios 130 al 132).
- VI. Que el 17 de octubre de 2014, mediante el oficio GAF-1597-2014, Recope remitió la información completa para el cálculo de los precios internacionales del asfalto y la emulsión asfáltica (folio 137).
- VII. Que el 20 de octubre de 2014, se publicó en los diarios de circulación nacional: La Nación, Prensa Libre y Diario Extra, la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 23 de octubre de 2014 (folios 134 al 136).
- VIII. Que el 24 de octubre de 2014, mediante el oficio 3299-DGAU-2014, la Dirección General de Atención del Usuario remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que [...] *no se recibieron oposiciones ni coadyuvancias [...] (corre agregado al expediente).*
- IX. Que el 24 de octubre de 2014, mediante el oficio 1455-IE-2014, la Intendencia de Energía, emitió el respectivo estudio técnico sobre la presente gestión tarifaria.

CONSIDERANDO:

- I. Que del estudio 1455-IE-2014, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD TARIFARIA

De conformidad con la metodología tarifaria vigente y aplicable al presente asunto, el cálculo del precio de cada uno de los combustibles se debe realizar con fecha de corte al segundo viernes de cada mes (10 de octubre de 2014 en este caso), con base en las siguientes variables y criterios de cálculo:

1. Precio FOB de referencia (PRi)

Se utilizan los precios internacionales de los 15 días naturales anteriores a la fecha de corte de realización del estudio. Los precios están sustentados en el promedio simple de los 11 días hábiles -período de cálculo comprendido entre el 25 de setiembre y 9 de octubre de 2014 ambos inclusive-, de los precios FOB internacionales de cada uno de los productos derivados del petróleo, tomados de la bolsa de materias primas de Nueva York (NYMEX). De este rango de precios se obtiene un precio promedio por barril para cada tipo de producto. Dicho precio promedio a la fecha de corte, se expresa en colones por litro, utilizando 158,987 litros por barril y el tipo de cambio de venta para las operaciones con el sector público no bancario, correspondiente al día en que se está haciendo el corte, calculado por el Banco Central de Costa Rica para efecto de expresarlo en colones. El tipo de cambio utilizado es de ₡541,81/\$, correspondiente al 9 de octubre de 2014.

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

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

	PRI (\$/bbl) 11/09/2014	PRI (\$/bbl) 09/10/2014	Diferencia (\$/bbl)	PRI (¢/l) * 11/09/2014	PRI (¢/l) ** 09/10/2014	Diferencia (¢/l)
Gasolina súper	116,365	109,743	-6,622	396,529	373,990	-22,538
Gasolina plus 91	111,510	103,831	-7,678	379,984	353,845	-26,139
Diésel 50 (0,005% S)	116,634	109,640	-6,994	397,446	373,642	-23,804
Diésel 15 de bajo azufre (15 ppm)	116,783	109,789	-6,994	397,953	374,149	-23,804
Diésel 0,50% S térmico	111,035	105,599	-5,436	378,367	359,871	-18,496
Keroseno	118,335	108,913	-9,421	403,241	371,164	-32,077
Búnker	87,661	81,012	-6,649	298,717	276,079	-22,638
Búnker de bajo azufre	99,310	92,523	-6,787	338,411	315,307	-23,104
IFO 380	91,359	89,759	-1,600	311,320	305,889	-5,430
Asfaltos	92,356	88,947	-3,409	314,716	303,122	-11,595
Diésel pesado o gasóleo	100,570	94,592	-5,979	342,708	322,358	-20,350
Emulsión asfáltica	59,604	57,093	-2,511	203,110	194,568	-8,541
LPG (mezcla 70-30)	46,650	46,013	-0,636	158,966	156,809	-2,157
LPG (rico en propano)	43,976	43,659	-0,317	149,855	148,785	-1,070
Av-gas	200,480	200,480	0,000	683,163	683,214	0,050
Jet A-1 general	118,335	108,913	-9,421	403,241	371,164	-32,077
Nafta liviana	100,740	90,882	-9,858	343,285	309,716	-33,569
Nafta pesada	102,134	92,142	-9,992	348,036	314,010	-34,026

Factor de conversión 1 barril = 158,987 litros

* Tipo de cambio: ¢541,77 /US\$

** Tipo de cambio: ¢541,81 /US\$

Fuente: Intendencia de Energía. Aresep, 2014

La variación entre el cálculo presentado y el obtenido por esta Intendencia responde a que en la propuesta de Recope se calcularon los promedios del precio internacional del asfalto y la emulsión asfáltica con la serie de datos incompleta. En el caso de las diferencias en la nafta liviana y pesada corresponden al ajuste de flete y seguro según la justificación dada en la resolución RIE-035-2014.

2. Margen de operación

En la resolución RIE-014-2014 se estableció el margen de operación de Recope y los ingresos que se deben mantener para los periodos 2014 y 2015. El margen que se fijó en esa oportunidad de conformidad con los precios internacionales considerados en el estudio fue de 16,370% para el 2014 -para mantener un ingreso anual de ¢188 643,29 millones durante ese año-. Este porcentaje fue calculado, según los precios internacionales vigentes en ese momento, los cuales deben ser actualizados mensualmente como parte del proceso que instituye la metodología tarifaria aprobada mediante la resolución RRG-9233-2008. En ella se establece que ante cambios en el precio internacional del combustible, se debe modificar el porcentaje del margen de operación de Recope, con el fin de mantener los ingresos de operación -en términos absolutos- aprobados en el estudio ordinario de precios.

De acuerdo con lo anterior y con el precio internacional del combustible reconocido en el presente estudio extraordinario, Recope requiere de un margen de 17,676% para mantener sus ingresos de ¢188 643,29 millones, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 2
Cálculo del margen absoluto (K%)

Productos	Ventas (en litros)	K = 17,676% Margen absoluto ¢ / litro	Ingresos ¢
Gasolina súper	503 237 814	66,106	33 266 792 012
Gasolina plus 91	615 792 989	62,545	38 514 600 371
Diésel 50 (0,005% S)	1 093 143 396	66,044	72 195 558 707
Diésel 0,50% S térmico	20 001 836	63,610	1 272 313 404
Keroseno	7 529 961	65,606	494 010 311
Búnker	107 844 267	48,799	5 262 692 508
Búnker bajo azufre	229 918 876	55,733	12 814 029 223
Asfalto	61 276 785	53,579	3 283 144 125
Diésel pesado o gasóleo	7 996 284	56,979	455 620 450
Emulsión asfáltica	7 504 342	34,391	258 084 278
LPG (mezcla 70-30)	248 584 483	27,717	6 890 038 820
Av-gas	1 595 622	120,763	192 692 033
Jet A-1 general	205 954 095	65,606	13 511 815 963
Nafta pesada	523 427	55,503	29 052 049
IFO 380	3 751 648	54,068	202 844 773
TOTAL	3 114 655 826		188 643 289 027

Fuente: Intendencia de Energía. Aresep, 2014

La variación entre el cálculo presentado por Recope (17,672%) y el obtenido por esta Intendencia (17,676%), responde a la variación entre los promedios del precio internacional propuestos por Recope y los obtenidos por la Intendencia, según se especificó en el apartado inmediato anterior.

3. (Diferencial) Rezago tarifario

De acuerdo con la metodología vigente, el rezago tarifario Di, que se debe incorporar a los precios de los combustibles hasta diciembre de 2014, fue aprobado mediante la resolución RIE-035-2014, publicada en La Gaceta N.º 127 el 3 de julio de 2014. El monto de este rubro se presenta en el cuadro siguiente:

Cuadro N.º 3
Diferencial tarifario a aplicar hasta diciembre de 2014
(colones por litro)

PRODUCTO	Rezago tarifario
Gasolina súper	14,12
Gasolina plus 91	11,60
Diésel 50 (0,005% S)	0,29
Diésel 0,50% S térmico	0,00
Búnker	- 0,83
Búnker de bajo azufre	1,19
Asfalto	5,98
LPG (mezcla 70-30)	- 1,53
LPG (rico en propano)	- 1,53
Av-gas	7,79
Jet A-1 general	2,22

Nota: Cifras positivas en el rezago implican un incremento en el precio de los combustibles, mientras que los valores negativos una disminución.

Fuente: RIE-035-2014, Intendencia de Energía. Aresep, 2014

4. Subsidio a la flota pesquera nacional no deportiva

De acuerdo con la aplicación de la Ley N.º 9134 de Interpretación Auténtica del artículo 45 de la Ley 7384, creación del Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura, y sus reformas, de 16 de marzo de 1994 y del artículo 123 de la Ley de Pesca y Acuicultura N.º 8436 y sus reformas de 1 de marzo de 2005 y lo establecido en la resolución RIE-084-2013 del 24 de setiembre de 2013, publicada en La Gaceta N.º 188 el 1 de octubre de 2013, se actualiza en los precios de los combustibles, el subsidio a la flota pesquera, calculado con base en la facturación real de compra de combustible del mes de setiembre.

Determinación del Si a aplicar a las tarifas vigentes:

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

De conformidad con lo indicado en el párrafo anterior, se detallan a continuación únicamente los componentes que indica la Ley N.º 9134 que se deben actualizar cada mes:

a. Margen de Recope:

El precio plantel del diésel y la gasolina para venta al sector pesquero nacional no deportivo debe contemplar, según la Ley N.º 9134 únicamente: flete, seguros y costo de almacenamiento y distribución; éstos de acuerdo a la última información disponible, en este caso, el último estudio ordinario realizado a Recope -ET-142-2013, RIE-014-2014-. De conformidad con el método de cálculo del subsidio para pescadores, primero se calcula cada uno de los componentes de costo del margen absoluto de ambos productos -gasolina plus 91 y diésel 50- determinados en el último estudio ordinario de margen de Recope, posteriormente se debe calcular el porcentaje que representan estos componentes respecto al total de todos los márgenes absolutos. Cabe destacar que no todos los elementos considerados en el cálculo del margen para los demás consumidores se utilizan para la determinación del margen a la flota pesquera nacional no deportiva, por tanto, solo se deben tomar los porcentajes que representan dentro del margen total el flete marítimo, seguro marítimo y costos de trasiego, almacenamiento, distribución y multiplicarlos por el valor absoluto determinado en la sección 2. Margen de operación de este informe y que se observan en el cuadro N.º 2. Se obtiene como resultado los nuevos valores absolutos a incorporar al margen absoluto ajustado de pescadores, tal y como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 4
Cálculo del margen de Recope a incluir en el precio de la flota pesquera
Cifras en colones por litro

Gasolina plus					
Componente del margen	Margen total	% margen	Margen actual ajustado	Margen % pescadores	Margen ajustado pescadores
Margen de comercializador (Platt's)	3,43	5,80	3,63		
Flete marítimo	6,84	11,54	7,22	11,54	7,22
Seguro marítimo	0,18	0,30	0,19	0,30	0,19
Costo marítimo	0,37	0,63	0,40		
Pérdidas en tránsito	-0,11	-0,19	-0,12		
Servicio de la deuda	3,00	5,07	3,17		
Líneas de crédito	0,04	0,06	0,04		
Costos de trasiego almacenamiento y distribución	9,01	15,22	9,52	15,22	9,52
Costos de gerencias de apoyo	13,73	23,20	14,51		
Inventario de seguridad en producto terminado	15,70	26,52	16,59		
Inversión -depreciación	5,86	9,90	6,19		
Transferencias	1,15	1,94	1,21		
Total	59,21	100,00	62,54	27,07	16,93

Diésel					
Componente del margen	Margen total	% margen	Margen actual ajustado	Margen % pescadores	Margen ajustado pescadores
Margen de comercializador -Platt's	3,43	5,67	3,74		
Flete marítimo	6,74	11,12	7,35	11,12	7,35
Seguro marítimo	0,20	0,33	0,22	0,33	0,22
Costo marítimo	0,39	0,64	0,42		
Pérdidas en tránsito	0,17	0,28	0,18		
Servicio de la deuda	3,14	5,19	3,43		
Líneas de crédito	0,06	0,10	0,06		
Costos de trasiego almacenamiento y distribución	9,51	15,70	10,37	15,70	10,37
Costos de gerencias de apoyo	13,73	22,68	14,98		
Inventario de seguridad en producto terminado	15,78	26,05	17,20		
Inversión -depreciación	6,27	10,35	6,84		
Transferencias	1,15	1,90	1,25		
Total	60,56	100,00	66,04	27,15	17,93

Nota: El margen total es el margen de comercialización de Recope establecido en la resolución RIE-014-2014, mientras que el margen actual ajustado es actualizado en esta fijación. Por otra parte, el margen ajustado pescadores refleja los únicos 3 costos listados anteriormente de conformidad con la Ley N.º 9134.

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep, 2014

Por consiguiente, las tarifas propuestas de gasolina plus incluirían un margen de comercialización de Recope de ¢62,54 por litro, mientras que del cálculo anterior se desprende que para el precio de ese producto vendido a la flota pesquera nacional no deportiva, este margen debe ser de ¢16,93 por litro, generando un diferencial de ¢45,61 por litro.

Para el caso del diésel, las tarifas propuestas incluirían un margen de comercialización de Recope de ¢66,04 por litro, mientras que del cálculo anterior se desprende que para el precio de ese producto vendido a la flota pesquera nacional no deportiva este margen debe ser de ¢17,93 por litro, generando un diferencial de ¢48,11 por litro.

b. Monto de la factura de compra del combustible:

Se calculan las diferencias entre los precios FOB vigentes en el mes anterior a la fecha de este informe, respecto a los precios promedio simple facturados de los embarques recibidos ese mismo mes, según facturas adjuntas - folios 58 al 64 -.

Cuadro N.º 5
Diferencia entre el PRI y el precio facturado en setiembre de 2014

Facturas pagadas en el último mes	Producto	Invoice Date	\$/ BBLs	BBLs	Total amount \$	Beneficiary	Embarque
	Diésel	30/09/2014	109,980	313 677,84	34 498 287,32	VALERO M&S co.	102D222014
	Diésel	16/09/2014	116,276	12 258,84	1 425 413,00	VALERO M&S co.	096D212014
	Diésel	16/09/2014	116,276	297 663,67	34 611 239,53	VALERO M&S co.	096D212014
	Gas plus RON 91	25/09/2014	106,457	154 004,66	16 394 946,37	VALERO M&S co.	100M262014
	Gas plus RON 91	03/09/2014	110,079	154 182,01	16 972 259,02	VALERO M&S co.	095M252014
	Diferencial de precios promedio						
Producto	Pri promedio facturado \$	Pri vigente \$	dif /BBL \$	dif /L \$	dif /L (*)		
Diésel	113,109	116,634	-3,525	-0,022	-12,01		
Gas plus RON 91	108,269	111,510	-3,240	-0,020	-11,04		

(*) Tipo de cambio: ¢541,81/US\$

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep, 2014

c. Subsidio total a pescadores:

Como resultado de lo anterior, el siguiente cuadro muestra el subsidio por litro del mes de setiembre de 2014 para la gasolina plus 91 y diésel que vende Recope a la flota pesquera nacional no deportiva:

Cuadro N.º 6
Cálculo del subsidio para la gasolina plus y el diésel para la flota pesquera nacional no deportiva - setiembre de 2014- en colones por litro

Componentes del Si de gasolina plus pescadores		Componentes del Si de diésel pescadores	
Pri -facturación-	-11,04	Pri -facturación-	-12,01
K	-45,61	K	-48,11
Di	-11,60	Di	-0,29
Sgp	-68,26	Sdp	-60,41

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep,

d. Precios finales para la flota pesquera nacional no deportiva:

Dados los subsidios calculados en el cuadro anterior, los precios de los combustibles para la flota pesquera nacional no deportiva serían los siguientes:

Cuadro N.º 7
Cálculo del precio vigente y propuesto de la gasolina regular y el diésel
para la flota pesquera nacional no deportiva
-setiembre en colones por litro-

Gasolina Plus					
Detalle	Precio referencia Pri + (**)	K + (*)	Di + (***)	Si =	Precio pescadores
Precio propuesto sin subsidio	353,845	62,5447	11,60	0,00	427,990
Precio propuesto con subsidio	353,845	62,5447	11,60	-68,256	359,733

Diésel					
Detalle	Precio referencia Pri + (**)	K + (*)	Di + (***)	Si =	Precio pescadores
Precio propuesto sin subsidio	373,642	66,044	0,289	0,000	439,976
Precio propuesto con subsidio	373,642	66,044	0,289	-60,412	379,564

* RIE-014-2014, publicada en el Alcance N.º 11 de La Gaceta N.º 67 del 4 de abril de 2014.

** K propuesta actualizada con precios de referencia de octubre.

*** Actualización de rezago según RIE-035-2014, publicada en La Gaceta N.º 127 el 3 de julio de 2014.

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep. 2014

Una vez obtenido el monto del subsidio para pescadores por litro de diésel y gasolina, éste se multiplica por las ventas de esos productos en setiembre con el fin de determinar el monto del subsidio total, tal y como se detalla a continuación.

Cuadro N.º 8
Cálculo del subsidio total a la flota pesquera nacional no deportiva setiembre de 2014

Subsidio	Subsidio por litro	Ventas reales a pescadores setiembre 2014	Subsidio a pescadores setiembre 2014
Gasolina plus 91	-68,26	513 491,00	-35 048 984,39
Diésel	-60,41	1 948 987,00	-117 741 967,77
Total			-152 790 952,16

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep, 2014

De conformidad con el cuadro anterior, el subsidio total a pescadores fue de ¢152 790 952,16 durante setiembre de 2014.

e. Efecto en los demás precios:

El subsidio total otorgado a los pescadores se distribuye proporcionalmente, según las ventas estimadas de noviembre de 2014, de todos los demás productos que expende Recope, con el fin de obtener el valor total del subsidio determinado por Aresep -VTSi para el producto i.

Finalmente, el subsidio por producto -VTSi- se divide entre las ventas estimadas en unidades físicas por combustible -excluyendo las ventas a pescadores- de noviembre de 2014 -VTPi,j-, obteniendo el monto del subsidio -Si,t- por producto, por litro, tal y como se muestra a continuación:

Cuadro N.º 9
Cálculo del financiamiento del subsidio _{1/} por producto -VTSi

Producto	Recope: ventas setiembre 2014, a/		Subsidio total: VTSi colones	Ventas noviembre 2014 VTPi,t c/	Subsidio /litro Si,t
	Litros	Relativo b/			
Gasolina súper	38 757 158	18,187	27 787 623	38 013 792	0,731
Gasolina plus	47 885 646	22,470	34 332 452	48 299 893	0,711
Gasolina plus para pescadores	513 491		-35 048 984	638 532	-68,256
Diésel	81 633 848	38,306	58 528 817	85 581 585	0,684
Diésel para pescadores	1 948 987		-117 741 968	1 835 827	-60,412
Diésel 0,50% S térmico	0	0,000	0	0	
Keroseno	578 212	0,271	414 559	576 328	0,719
Búnker	8 261 533	3,877	5 923 251	8 825 391	0,671
Búnker bajo azufre	0	0,000	0	0	
IFO 380	238 842	0,112	171 242	39 800	4,303
	2 101				
Asfaltos	682,88	0,986	1 506 838	3 213 317	0,469
Diésel pesado o gasóleo	376 642	0,177	270 040	572 837	0,471
Emulsión asfáltica	212 576	0,100	152 410	477 231	0,319
LPG -mezcla 70-30	20 602 582	9,668	14 771 382	21 195 670	0,697
Av-gas	131 417	0,062	94 222	102 388	0,920
Jet-A1 general	12 275 970	5,760	8 801 472	15 346 061	0,574
Nafta pesada	51 109	0,024	36 643	35 931	1,020
Total	215 569 697	100,000	0	224 754 582	

a/ Ventas reales con datos enviados por Recope mensualmente.

b/ No incluye ventas a pescadores.

c/ Ventas estimadas.

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

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep, 2014

Es importante indicar que todos los cálculos se realizaron con facturación de compra de combustible real de setiembre de 2014 y precios propuestos en este informe, según lo establece la Ley N.º 7384. El subsidio varía mensualmente de acuerdo a la aplicación de las fórmulas de ajuste extraordinarias y la facturación de compra real disponible.

La variación entre el cálculo presentado por Recope y el obtenido por esta Intendencia responde a que se utilizaron las ventas reales de los reportes de Recope enviados mensualmente, que es la fuente de información

oficial, cuyos datos no coinciden con los propuestos en el estudio tarifario para setiembre, así como las diferencias en las estimaciones de ventas para noviembre.

5. Variables consideradas y resultados

Las variables consideradas en el ajuste de precios y sus resultados por producto, son los siguientes:

Cuadro N.º 10
Precio plantel sin impuesto final con las variables consideradas

PRODUCTO	Precio FOB Actual		Margen K=17,676%	Rezago Tarifario Di (**)	Subsidio Si	Precio Plantel -sin impuesto-
	\$ / bbl	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro
Gasolina súper *	109,743	373,990	66,106	14,124	0,731	454,951
Gasolina plus 91 *	103,831	353,845	62,545	11,600	0,711	428,701
Gasolina plus 91 pescadores *	103,831	353,845	62,545	11,600	-68,256	359,733
Diésel 50 -0,005% S *	109,640	373,642	66,044	0,289	0,684	440,660
Diésel 50 pescadores *	109,640	373,642	66,044	0,289	-60,412	379,564
Diésel de bajo azufre -15 ppm- *	109,789	374,149	66,134	0,289	0,000	440,572
Diésel 0,50% S térmico *	105,599	359,871	63,610	0,000	0,000	423,481
Keroseno *	108,913	371,164	65,606	0,000	0,719	437,490
Búnker *	81,012	276,079	48,799	-0,833	0,671	324,716
Búnker de bajo azufre *	92,523	315,307	55,733	1,187	0,000	372,227
IFO 380	89,759	305,889	54,068	0,000	0,000	359,958
Asfalto	88,947	303,122	53,579	5,977	0,469	363,146
Diésel pesado o gasóleo *	94,592	322,358	56,979	0,000	0,471	379,808
Emulsión asfáltica	57,093	194,568	34,391	0,000	0,319	229,279
LPG -mezcla 70-30- *	46,013	156,809	27,717	-1,532	0,697	183,691
LPG -rico en propano- *	43,659	148,785	26,299	-1,532	0,000	173,552
Av-gas	200,480	683,214	120,763	7,792	0,920	812,689
Jet A-1 general *	108,913	371,164	65,606	2,217	0,574	439,561
Nafta liviana *	90,882	309,716	54,745	0,000	0,000	364,460
Nafta pesada *	92,142	314,010	55,503	0,000	1,020	370,533

(*) Fuente: Platts

(**) Rezago tarifario a aplicar hasta diciembre de 2014

Tipo de cambio: ¢541,81/US\$

Nota: Las diferencias en los decimales se deben a efectos de redondeo

6. Impuestos

A continuación se detallan los impuestos a aplicar por tipo de combustible.

Impuesto único

De acuerdo al Decreto Ejecutivo N.º 38597-H, publicado a La Gaceta N.º 175 del 11 de setiembre de 2014, el impuesto único a los combustibles es el siguiente:

Cuadro N.º 11
Impuesto único a los combustibles

Tipo de combustible	Impuesto en colones por litro
Gasolina súper	244,00
Gasolina plus 91	233,00
Diésel 50 -0,005% S	138,00
Asfalto	46,75
Emulsión asfáltica	35,00
Búnker	22,75
LPG -mezcla 70-30	46,75
Jet A-1 general	139,50
Av-gas	233,00
Keroseno	67,00
Diésel pesado o gasóleo	45,25
Nafta pesada	33,50
Nafta liviana	33,50

Fuente: Decreto Ejecutivo N.º 38597-H, publicado en el diario La Gaceta N.º 175 del 11 de setiembre de 2014.

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

La fijación del precio plantel de Recope en puertos y aeropuertos, está dada por una banda. El rango está limitado por el cálculo de una desviación estándar, calculada con base en los últimos 300 datos de precios FOB en dólares por barril tomados de Platts. Para el caso del jet fuel los valores son tomados de la referencia pipeline de acuerdo al fundamento dado en la resolución RIE-035-2014 y para los combustibles IFO- 380 y Av-gas la información es suministrada por Recope.

La desviación estándar obtenida se debe sumar o restar al precio internacional -Pri-, para establecer así su rango de variación. Una vez publicado en La Gaceta, Recope puede ajustar el PRi diariamente según la fuente de información utilizada; luego adicionar los restantes factores determinados por Aresep que componen el precio -entre ellos el K- y así determinar el precio final de los combustibles en puertos y aeropuertos, siempre y cuando este nuevo PRi determinado por Recope, no esté fuera de la banda establecida.

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

Cuadro N.º 12
Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel

PRODUCTO	Desviación estándar \$/ lit	Desviación estándar ¢ / lit	PRi ¢ / lit	Ki ¢ / lit	Di ¢ / lit	Si ¢ / lit	Precio al consumidor	
							Límite Inferior ¢ / lit	Límite Superior ¢ / lit
IFO-380	0,016	9,029	305,889	54,068	0,000	0,000	350,929	368,987
AV – GAS	0,011	5,946	683,214	120,763	7,792	0,920	806,743	818,635
JET FUEL	0,026	14,135	371,164	65,606	2,217	0,574	425,426	453,696

Tipo de cambio: ₡541,81/US\$

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep

La variación entre el cálculo presentado por Recope y el obtenido por esta Intendencia responde a la diferencia en el valor de la *k* y el subsidio, según lo especificado en los apartados anteriores.

8. Diésel 15 -15ppm

Una vez que exista la obligación por parte de Recope de suministrar el diésel 15 -15ppm- en lugar del diésel 50 -0,005% S-, el precio del mismo deberá actualizarse en cada fijación extraordinaria. En esta ocasión el precio de este producto será el siguiente:

Cuadro N.º 13
Precio del diésel 15 -15 ppm-
-en colones por litro-

DIÉSEL 15	Precio Plantel sin Impuesto	Precio Consumidor final¹
Precio en plantel		578,572
Precio en estación de servicio ²	440,572	634,000
Precio de venta para el comercializador sin punto Fijo ³		582,318

¹ Con impuesto.

² Incluye un margen de comercialización total de 47,8428/litro y flete promedio de 7,8642/litro.

³ Incluye un margen total de 3,746 colones por litro.

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep, 2014.

9. Principales variables que explican el cambio del precio

En esta ocasión, la variación en el precio final al consumidor, se explica primordialmente por la disminución en el precio internacional de referencia, a excepción del Av-gas, producto que mantiene el precio de referencia invariable, por lo que el leve aumento del tipo de cambio provoca un ligero aumento en su precio (Cuadro N.º 14).

Cuadro N.º 14
Composición de las diferencias entre el precio internacional de la fijación actual y setiembre 2014

Producto	Efecto precio internacional	Efecto del tipo de cambio	Diferencias
Gasolina súper	-22,57	0,03	-22,54
Gasolina plus 91	-26,16	0,03	-26,14
Diésel	-23,83	0,03	-23,80
Diésel 15	-23,83	0,03	-23,80
Diésel térmico	-18,52	0,03	-18,50
Keroseno	-32,10	0,03	-32,08
Búnker	-22,66	0,02	-22,64
Búnker de bajo azufre	-23,13	0,02	-23,10
IFO 380	-5,45	0,02	-5,43
Asfalto	-11,62	0,02	-11,59
Diésel pesado o gasóleo	-20,37	0,02	-20,35
Emulsión asfáltica	-8,56	0,01	-8,54
LPG	-2,17	0,01	-2,16
LPG -rico en propano	-1,08	0,01	-1,07
Av-gas	0,00	0,05	0,05
Jet A-1 general	-32,10	0,03	-32,08
Nafta liviana	-33,59	0,02	-33,57
Nafta pesada	-34,05	0,02	-34,03

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep, 2014,

III. POSICIONES A LA SOLICITUD TARIFARIA

Según el informe 3299-DGAU-2014 del 24 de octubre de 2014, la Dirección General de Atención del Usuario remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que "...no se recibieron oposiciones ni coadyuvancias".

IV. CONCLUSIÓN

Con base en la metodología aplicable, los valores, cálculos indicados y justificados en el apartado Análisis de la solicitud tarifaria del presente informe, se concluye que deben ajustarse los precios de todos los productos derivados de hidrocarburos. El detalle de esos precios se indica en el apartado siguiente.

[...]

- II. Que de conformidad con los resultandos, considerandos precedentes y el mérito de los autos, lo procedente es ajustar los precios de los combustibles, tal y como se dispone.

POR TANTO:
EL INTENDENTE DE ENERGÍA
RESUELVE:

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

a. Precios en planteles de abasto:

PRECIOS PLANTEL RECOPE
-colones por litro-

PRODUCTOS	Precio sin impuesto	Precio con impuesto (3)
Gasolina súper (1)	454,951	698,951
Gasolina plus 91 (1)	428,701	661,701
Diésel 50 -0,005% S (1)	440,660	578,660
Diésel 15 -15 ppm (1)	440,572	578,572
Diésel térmico -0,50% S (1)	423,481	561,481
Keroseno (1)	437,490	504,490
Búnker (2)	324,716	347,466
Búnker de bajo azufre (2)	372,227	394,977
IFO 380 (2)	359,958	359,958
Asfalto AC-20, AC-30, AC-40, PG-70 (2)	363,146	409,896
Diésel pesado o gasóleo (2)	379,808	425,058
Emulsión asfáltica AC-RL y AC-RR (2)	229,279	264,279
LPG -mezcla 70-30-	183,691	230,441
LPG -rico en propano-	173,552	220,302
Av-gas (1)	812,689	1 045,689
Jet A-1 general (1)	439,561	579,061
Nafta liviana (1)	364,460	397,960
Nafta pesada (1)	370,533	404,033

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante resolución RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014 publicada en La Gaceta N.° 112 del 12 de junio de 2014.

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en resolución RIE-030-2013 del 08 de marzo de 2013 publicada en el Alcance digital N.°51 de La Gaceta N.°53 del 18 de marzo de 2013.

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

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

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

PRODUCTOS	Precio Platel sin impuesto
Gasolina plus 91	359,733
Diésel 50 -0,005% S	379,564

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

b. Precios en estación de servicio con punto fijo -consumidor final:

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

PRODUCTOS	Precio con impuesto (3)
Gasolina súper (1)	755,00
Gasolina plus 91 (1)	717,00
Diésel 50 -0,005% S- (1)	634,00
Keroseno (1)	560,00
Av-gas (2)	1 061,00
Jet A-1 general (2)	594,00

(1) El precio final contempla un margen de comercialización de 47,8428/litro y flete promedio de 7,8642/litro, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RIE-062-2013 de 25 de junio de 2013 y RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014, respectivamente.

(2) El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de 15,2393/litro, establecidos mediante resolución RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014.

(3) Redondeado al colón más próximo.

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

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

PRODUCTOS	Precio con impuesto
Gasolina súper (1)	702,697
Gasolina plus 91 (1)	665,447
Diésel 50 -0,005% S (1)	582,406
Keroseno (1)	508,236
Búnker (1)	351,212
Asfaltos AC-20, AC-30, AC-40, PG-70 (1)	413,642
Diésel pesado o gasóleo (1)	428,804
Emulsión asfáltica AC-RL y AC-RR (1)	268,025
Nafta liviana (1)	401,706
Nafta pesada (1)	407,779

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

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

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

**PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE DISTRIBUCION
-mezcla propano butano-
-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único- (1)**

TIPOS DE ENVASE	PRECIO A FACTURAR POR EL ENVASADOR (2)	PRECIO A FACTURAR POR DISTRIBUIDOR Y AGENCIAS (3)	PRECIO A FACTURAR POR DETALLISTAS (4)
TANQUES FIJOS -por litro-	287,466	(*)	(*)
CILINDRO DE 8,598 Litros	2 472,00	2 898,00	3 388,00
CILINDRO DE 17,195 Litros	4 943,00	5 795,00	6 776,00
CILINDRO DE 21,495 Litros	6 179,00	7 245,00	8 470,00
CILINDRO DE 34,392 Litros	9 887,00	11 592,00	13 552,00
CILINDRO DE 85,981 Litros	24 717,00	28 979,00	33 881,00
ESTACION DE SERVICIO -por litro- (5)		(*)	335,00

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

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

(2) Incluye el margen de envasador de 57,025/litro, establecido mediante resolución 500-RCR-2011 de 1 de junio de 2011.

(3) Incluye el margen de distribuidor y agencia de 49,579/litro establecido mediante resolución RIE-015-2014 del 28 de marzo de 2014.

(4) Incluye el margen de detallista de 57,011/litro establecido mediante resolución RIE-015-2014 del 28 de marzo de 2014.

(5) Incluye los márgenes de envasador de 57,025/litro, establecido mediante resolución 500-RCR-2011 de 1 de junio de 2011 y 47,8428/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013.

e. Precios del gas licuado del petróleo –LPG- rico en propano al consumidor final:

**PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO RICO EN PROPANO POR TIPO DE ENVASE
Y CADENA DE DISTRIBUCION
-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único –(1)**

TIPOS DE ENVASE	PRECIO A FACTURAR POR EL ENVASADOR (2)	PRECIO A FACTURAR POR DISTRIBUIDOR Y AGENCIAS (3)	PRECIO A FACTURAR POR DETALLISTAS (4)
TANQUES FIJOS -por litro-	277,327	(*)	(*)
CILINDRO DE 8,598 Litros	2 384,00	2 811,00	3 301,00
CILINDRO DE 17,195 Litros	4 769,00	5 621,00	6 601,00
CILINDRO DE 21,495 Litros	5 961,00	7 027,00	8 252,00
CILINDRO DE 34,392 Litros	9 538,00	11 243,00	13 204,00
CILINDRO DE 85,981 Litros	23 845,00	28 108,00	33 010,00
ESTACION DE SERVICIO -por litro- (5)		(*)	325,00

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

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

(2) Incluye el margen de envasador de 57,025/litro, establecido mediante resolución 500-RCR-2011 de 1 de junio de 2011.

(3) Incluye el margen de distribuidor y agencia de 49,579/litro establecido mediante resolución RIE-015-2014 del 28 de marzo de 2014.

(4) Incluye el margen de detallista de 57,011/litro establecido mediante resolución RIE-015-2014 del 28 de marzo de 2014.

(5) Incluye los márgenes de envasador de 57,025/litro, establecido mediante resolución 500-RCR-2011 de 1 de junio de 2011 y 47,8428/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013.

- II. Fijar para los productos IFO-380, AV-GAS Y JET FUEL que expende Recope en puertos y aeropuertos, los siguientes límites a la banda tarifaria:

**RANGOS DE VARIACIÓN DE LOS PRECIOS DE VENTA
PARA IFO-380, AV-GAS Y JET FUEL**

PRODUCTO	Desviación estándar \$/ lit	Desviación estándar ¢ / lit	PRi ¢ / lit	Ki ¢ / lit	Di ¢ / lit	Si ¢ / lit	Precio al consumidor	
							Límite Inferior ¢ / lit	Límite Superior ¢ / lit
IFO-380	0,016	9,029	305,889	54,068	0,000	0,000	350,929	368,987
AV – GAS	0,011	5,946	683,214	120,763	7,792	0,920	806,743	818,635
JET FUEL	0,026	14,135	371,164	65,606	2,217	0,574	425,426	453,696

(*) Tipo de cambio: 541,81/US\$

- III. Una vez que exista la obligación por parte de Recope de suministrar el diésel 15 -15ppm- en lugar del diésel 50 -0,005% S-, el precio del mismo será el siguiente y el cual se actualizará en cada fijación tarifaria:

**Precio del diésel 15 -15 ppm-
-en colones por litro-**

DÍESEL 15	Precio Plantel sin Impuesto	Precio Consumidor final ¹
Precio en plantel		578,572
Precio en estación de servicio ²	440,572	634,000
Precio de venta para el comercializador sin punto Fijo ³		582,318

¹ Con impuesto.

² Incluye un margen de comercialización total de 47,8428/litro y flete promedio de 7,8642/litro.

³ Incluye un margen total de 3,746 colones por litro.

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep.

- IV. Indicar a Recope lo siguiente:
- En los primeros 8 días hábiles de cada mes, debe presentar copia certificada de las facturas de compra de diésel y gasolina regular expendidos en el país del mes anterior, así como la desagregación de los montos CIF de las mismas.
 - Dentro de los primeros quince días de cada mes debe enviar en forma digital -disco compacto- la información del último mes, con el cálculo del diferencial tarifario -Di- por producto y en complemento del punto anterior, copia certificada de las facturas de compra de todos los combustibles, excepto diésel y gasolina regular del mes anterior, así como la desagregación de los montos CIF de las mismas.
 - Debe presentar mensualmente la información utilizada para el cálculo de la banda de precios para la venta de los productos IFO-380, Av-gas y Jet A-1 general, de acuerdo con las fijaciones extraordinarias de precios.

- d. Presentar copia certificada de los contratos o carteles adjudicados de compra de combustibles a más tardar un mes después de formalizado el documento.
 - e. En su solicitud de ajuste extraordinario de precios, debe incluir todos los precios de los productos de acuerdo al pliego tarifario vigente, así como su debida justificación. Además incluir al menos en un medio digital de uso común (word, excel, etc.) con el detalle de las fuentes de información y de los cálculos efectuados (fórmulas explícitas).
 - f. En las siguientes solicitudes extraordinarias debe incluir, explícitamente, los criterios utilizados y los resultados de las estimaciones de ventas en el cálculo del subsidio a pescadores así como anexar la información sobre las ventas estimadas, por producto, que el Instituto Costarricense de Electricidad les envía.
- V.** Los precios rigen a partir del día siguiente a su publicación en La Gaceta.

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

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

Publíquese y notifíquese.—Juan Manuel Quesada, Intendente de Energía.—1 vez.—O. C. N° 652540.—Solicitud N° 22000.—(IN2014073018).

INTENDENCIA DE ENERGÍA

RIE-079-2014

A LAS 15:48 HORAS DEL 24 DE OCTUBRE DE 2014

FIJACIÓN DEL MARGEN DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NEGRO

EXPEDIENTE ET-107-2014

RESULTANDO:

- I. Que el 08 de marzo de 2013, mediante resolución RIE-030-2013, publicada en el Alcance Digital N°.51 de La Gaceta N°.54, del 18 de marzo de 2013, se fijó el margen vigente para transporte de combustible negro en ₡3,028 para la zona básica y ₡0,1009 para fuera de la zona básica.
- II. Que el 24 de julio de 2014 la empresa Transportes Otto Corrales Ltda., cédula jurídica número trescientos dos-cero cincuenta mil seiscientos veintiuno, presentó solicitud formal de incremento tarifario para el margen de transporte de combustible denominado “producto negro”, a través de su representante legal el señor Gustavo Madrigal Castro (folios del 1 al 267).
- III. Que el 28 de julio de 2014, la Intendencia de Energía (IE), mediante el oficio 0974-IE-2014, le previene sobre información faltante a la empresa Transportes Otto Corrales Ltda. (folios 268 y 269).
- IV. Que el 28 de julio de 2014, la IE, mediante correo electrónico, solicitó a la Refinadora Costarricense de Petróleo (Recope) el tiempo de carga en planteles por mes, para los transportistas de combustible negro (folio 320).
- V. Que el 29 de julio de 2014, la Recope mediante correo electrónico, envió a la IE la información solicitada en el punto anterior (folios 320-323).
- VI. Que el 08 de agosto de 2014, mediante oficio sin número, el señor Gustavo Madrigal, respondió el oficio 0974-IE-2014 (folios 270-317)
- VII. Que el 12 de agosto de 2014, mediante oficio 1087-IE-2014, se dio la admisibilidad formal y se solicitó convocar a audiencia pública (folios 326 y 328).
- VIII. Que el 29 de agosto de 2014 se publicó la convocatoria a audiencia pública en La Gaceta No. 166 (folio 332).
- IX. Que el 03 de setiembre de 2014 se publicó la convocatoria a audiencia pública en La Prensa Libre y La Nación (folio 337).
- X. Que el 24 de setiembre de 2014 se realizó la audiencia pública, por medio de video-conferencia en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, y las oficinas de los Tribunales de Justicia de Cartago, Ciudad Quesada, Heredia, Liberia, Limón, Pérez Zeledón y Puntarenas y de manera presencial en Bribí.
- XI. Que el 01 de octubre de 2014, mediante el Acta N° 126-2014 la Dirección General de Atención del Usuario transcribió el resultado de la audiencia pública (folios 351 al 355).

- XII. Que el 06 de octubre de 2014, mediante oficio 3008-DGAU-2014, la Dirección General de Atención del Usuario emitió el Informe de posiciones y coadyuvancias (folio 356).
- XIII. Que el 24 de octubre de 2014, mediante el oficio 1460-IE-2014 la IE emitió el informe técnico sobre la presente gestión tarifaria y recomendó que se ajustara el margen de transporte de combustible negro (corre agregado al expediente).

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 1460-IE-2014, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

III. SOLICITUD TARIFARIA PLANTEADA

La empresa Transportes Otto Corrales Ltda., solicita un incremento para el transporte de combustible negro, como se muestra en la siguiente tabla:

FLETE	ZONA BÁSICA	FUERA DE LA ZONA BÁSICA
Solicitado	¢3,9085	¢0,1303
Vigente	¢3,0280	¢0,1009
Aumento	¢0,8805	¢0,0294
% Aumento	29,08%	29,12%

Fuente: Tomado del expediente ET-107-2014 (folio 044)

IV. PROCEDIMIENTO DE CÁLCULO

El procedimiento de cálculo utilizado para determinar el margen de transporte de combustible negro, lo fija para toda la industria (modelo) por zonas de recorrido; uno en la zona básica de 39,34 kilómetros y el otro para los recorridos superiores a esta distancia (fuera de zona básica). Para obtener la tarifa se parte de un vehículo tipo según el sector de transporte combustible con una antigüedad no mayor a 5 años según normativa vigente emitida por el Ministerio de Ambiente y Energía. En este caso se trata de combustible conocido como negro. Los costos se establecen para un solo recorrido anual, calculando un costo por kilómetro por litro transportado con base en dos parámetros; el recorrido anual y la capacidad de transporte en litros del vehículo. El resultado final se multiplica por dos para considerar el recorrido del vehículo en ambos sentidos.

La ecuación metodológica para determinar el flete de transporte por kilómetro por litro se define de la siguiente manera:

$$F = \left\{ \frac{[(R * BT) + CT]}{Km} \right\} * 2 \div L$$

Dónde:

F = Flete por kilómetro por litro transportado ida y vuelta
R = Tasa de rentabilidad

BT = Base tarifaria (inversión)
CT = Costos totales tarifarios
Km = Kilometraje promedio de recorrido anual
L = Capacidad en litros del vehículo tipo

A partir de "F" se establecen las ecuaciones de pago por Km recorrido, para cada zona de recorrido, donde en los primeros 39,34 kilómetros se reconoce un monto único de pago y fuera de este rango se reconoce un pago adicional por kilómetro recorrido.

V. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD TARIFARIA

A continuación se procede a analizar cada uno de los componentes incluidos en el cálculo del margen del transporte de producto negro.

1. Retribución al capital

Con el fin de definir el margen señalado, los ingresos de operación, deben ser iguales que la suma de los gastos tarifarios, más el rédito de desarrollo o rentabilidad en términos absolutos (monetarios).

El solicitante propone un rédito del 9,92% según el modelo CAPM (folio 37).

Para obtener una tasa de rentabilidad o rédito para el desarrollo que sirva como parámetro para esta fijación tarifaria, la IE utilizó el Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM por sus siglas en inglés).

La tasa de rentabilidad del capital propio (CAPM), señala que los cambios en el retorno de un activo, están relacionados con el riesgo asociado con éste y pueden ser separados en dos grandes componentes: los relacionados con el mercado en su conjunto (riesgo sistemático) y los derivados de las inversiones específicas (riesgo específico)¹. Este modelo es consistente con la política regulatoria que contempla como uno de sus objetivos básicos la sostenibilidad del servicio, dado que esto implica entre otras cosas, garantizar un rendimiento sobre el capital invertido que haga atractivas las inversiones en el sector, lo cual además es consistente con lo establecido en la Ley 7593 que regula los servicios públicos en nuestro país.

Para el cálculo del costo de capital para el servicio de transporte de combustibles se empleó la siguiente fórmula:

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

En donde:

r_{kp} = Costo del capital propio

r_m = Rendimiento de una cartera diversificada de acciones

r_l = Tasa libre de riesgo.

$r_m - r_l$ = Prima de riesgo.

r_p = Riesgo país.

β = Mide la correlación entre los rendimientos de mercado y los de una inversión específica.

Los valores y la fuente de información de cada variable del modelo son los siguientes:

¹ Los estudios efectuados por la Autoridad Reguladora y resumido en esta sección se han basado en el documento preparado por Martín Rossi, Martín Rodríguez y Omar Chisari, especialmente el documento "El Costo del Capital en Empresas Reguladas, Incentivos y Metodología", del cual se extraen las principales conclusiones que se citan.

- La tasa libre de riesgo (r_f) fue obtenida como el promedio de los promedios mensuales de los últimos 12 meses de la tasa de interés de los bonos del tesoro de los Estados Unidos de América a 10 años plazo, con corte agosto de 2014 (2,68%). Se utilizó como fuente de información, la dirección electrónica: <http://www.federalreserve.gov/datadownload/Build.aspx?rel=H15>
- La prima por riesgo (PR) ($r_m - r_f$) se obtuvo de la información publicada por el Dr. Aswath Damodaran, profesor de la Universidad de Nueva York (EUA), en la dirección de internet: <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/implprem/ERPbymonth.xls>. Se utilizó el promedio aritmético de los valores disponibles dentro de los últimos doce meses, siendo éste de 5,25% con corte a agosto de 2014.
- El riesgo país (r_p) se consideró en este caso en un 3,3%. La fuente de la información es: http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html
- El valor de la beta (β) se obtuvo de la información publicada por el Dr. Aswath Damodaran, profesor de la Universidad de Nueva York, USA, según la página: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar>. Su valor se estimó en 0,71 (beta desapalancada) para el sector de hidrocarburos.

Con la información disponible, el costo del capital propio de transporte de combustibles (modelo CAPM) es de 9,73%.

Cuadro N.º 1

INDUSTRIA DE LOS COMBUSTIBLES: ETAPA DE TRANSPORTE		
MODELOS DE RENTABILIDAD CAPM Y WACC		
ESTIMACIÓN PUNTUAL		
A.12		
$R_{kp} = R_f + B (R_m - R_f) + R_p$		
Donde:		
R_{kp}	= Costo del capital propio	
R_m	= Tasa de mercado	
R_f	= Tasa libre de riesgo	2,68%
$R_m - R_f$	= Prima de riesgo	5,25%
R_p	= Riesgo país	3,30%
B	= Beta (desapalancado)	0,71%
$R_{kp} = 9,73\%$		

2. Parámetros económicos

Las proyecciones de los parámetros económicos utilizados por la IE, han sido elaboradas tomando como referencia el diagnóstico de la situación económica realizado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), en su Programa Macroeconómico 2014-2015, las perspectivas de la economía mundial según el Fondo Monetario Internacional, así como, las expectativas de inflación y variación de tipo de cambio plasmadas en las diferentes encuestas formuladas por el BCCR.

En lo que respecta a la proyección de la inflación externa, se tomó como base las estimaciones realizadas por el Fondo Monetario Internacional y las estadísticas se extraen de la página electrónica del Bureau of Labor Statistic de los Estados Unidos de Norteamérica.

Comportamiento macroeconómico y proyecciones según el BCCR

El BCCR en su Programa Macroeconómico 2014-2015, estableció como objetivo de inflación un 4% para el 2014, con un rango de tolerancia de ± 1 punto porcentual (p.p.). La proyección de inflación propuesta por el Ente Emisor está encaminada en continuar gradual y ordenadamente, hacia un esquema monetario de metas de inflación, en procura de ubicarla en el mediano plazo, en niveles similares a los que presentan los principales socios comerciales del país (inflación estimada en un 3%). Aun cuando existen ciertos riesgos a considerar, tales como i) la presión en los mercados locales asociada al deterioro de las finanzas públicas; ii) un sistema financiero vulnerable ante el mayor uso de fondos externos para conceder crédito al sector privado, sistema aún en proceso de mejorar el grado de solidez con las medidas aprobadas por los entes supervisores, vigentes a partir de 2014 y iii) que la reducción del estímulo monetario en Estados Unidos ocurra en forma no ordenada y genere restricciones internas de liquidez que provoquen ajustes no esperados en los macro-precios; las expectativas de la economía costarricense para el bienio 2014 y 2015 ubican el crecimiento del PIB entre un 3,8% y 4,1% respectivamente, ya que se estima que la demanda interna crecería entre un 3,8% y 3,9%, determinado por el aporte del consumo privado, siendo coherente con la evolución esperada de las industrias que producen para el mercado interno.

Además de una demanda externa del 3,8% y 4,7% que estaría ligada a la evolución en la producción de nuestros principales socios comerciales y de las industrias dedicadas a la exportación, lo que supondría una recuperación en las compras de materias primas para la manufactura, así como las destinadas al consumo final y una moderación en el ritmo de crecimiento de las importaciones de bienes de capital. No obstante que las condiciones previstas para el crecimiento económico mundial favorecen la estabilidad de sus precios en los próximos dos años, eventos no predecibles relacionados con factores climáticos o conflictos políticos en los países productores de petróleo, pueden desestabilizar los precios internacionales de dichos insumos, por ejemplo, se estima un precio promedio del petróleo (crudo U.K. Brent, Dubái Fateh y West Texas Intermediate) de US\$103,84 para el 2014.

El comportamiento de la inflación interna acumulada a julio es de 5,09%, la inflación interanual ha sido de 5,18%, la cual se encuentra dentro de las expectativas de inflación pre-fijadas por el BCCR.

En lo que respecta al tipo de cambio, según lo establece el Programa Macroeconómico 2014-2015, el BCCR mantendrá su compromiso con los parámetros de la banda cambiaria en el corto plazo, sin que ello limite continuar con la transición gradual y ordenada, hacia la flotación cambiaria y así cumplir uno de los prerrequisitos en el proceso de avance hacia un esquema monetario de metas de inflación.

De acuerdo con lo anterior y dada la gran incertidumbre que impera en un mercado como el cambiario, el cual responde de conformidad con la cantidad de divisas (demanda de divisas– oferta de divisas) en la economía, inversión extranjera directa y la especulación en el corto plazo, la IE proyectó inicialmente que la depreciación del colón respecto al dólar sería cercana al 7,78% para el 2014 (ya que se asume que el tipo de cambio será igual al observado el último día hábil del mes de mayo), lo anterior basado en la teoría económica y la evidencia empírica que señalan que la presencia de un desequilibrio fiscal, lleva a un desequilibrio similar en la cuenta corriente de la balanza de pagos dada la presión que el gasto público ejerce, por lo que el ensanchamiento de esta brecha conlleva un efecto macroeconómico que puede derivar en inestabilidad cambiaria.

Actualmente, el comportamiento del tipo de cambio ha presentado una tendencia diferente a la presentada en años anteriores, ya que en mayo de 2013 el presidente de la Reserva Federal de Estados Unidos declaró que, de manera condicionada a la evolución del desempleo y de la inflación, podría iniciar el retiro del programa de estímulo monetario, situación que si bien no se materializó en ese momento, generó ajustes en los macroprecios (incrementos de tasas de interés de largo plazo y en los tipos de cambio de algunas monedas latinoamericanas).

En términos de la actividad económica, si bien una depreciación real (efecto traspaso parcial) incentivaría la demanda externa neta, deterioraría la posición patrimonial de los deudores netos en moneda extranjera y su posibilidad de consumo; este último efecto se reforzaría por las presiones al alza en las tasas de interés locales. Estos dos últimos elementos, se estima impactarían la demanda interna en mayor magnitud que el efecto positivo de la demanda externa, antes indicado, lo que desacelerarían el crecimiento de la económica costarricense y por ende, trasfiere presiones vía costos a las tarifas de los servicios que presta la empresa del área de hidrocarburos, las cuales se pueden traducir en incrementos tarifarios para los consumidores de combustibles.

En lo que respecta a la inflación externa (Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos), éste ha sido, en promedio cercana al 2,08% (promedio simple de largo plazo - últimos 5 años-). No obstante, la economía estadounidense ha resentido los efectos de la crisis económica que arrastró la economía mundial en los últimos años. Si bien es cierto, la inflación acumulada de los últimos dos años, a saber 2012 y 2013 ha sido de 1,74% y 1,50% respectivamente, es de esperar que para el 2014 según las estimaciones del Fondo Monetario Internacional (Perspectivas de la Economía Mundial, Enero del 2014), la inflación de los EEUU se ubique cercana al 1,70%.

En el siguiente cuadro resumen, se puede observar el comportamiento de los índices antes mencionados y el porcentaje de depreciación del colón respecto al dólar, siendo estos parámetros los utilizados por la Autoridad Reguladora en los respectivos estudios tarifarios y otras estimaciones.

Cuadro N.º 2
Índices de precios y tipo de cambio utilizados en el estudio tarifario
Porcentajes de Variación Anuales (%)
Periodo 2011-2015

Índices	2011	2012	2013	2014	2015
Variaciones según Aresep (al final del año)					
Inflación Interna (IPC-CR)	4,73%	4,55%	3,68%	4,00%	4,00%
Inflación Externa (IPC-USA)	2,96%	1,74%	1,50%	1,70%	1,80%
Depreciación (¢/U.S.\$)	0,05%	-2,54%	0,16%	7,78%	0,00%
Variaciones según Aresep (promedio anual)					
Inflación Interna (IPC-CR)	4,88%	4,50%	5,23%	3,71%	3,06%
Inflación Externa (IPC-USA)	3,16%	2,07%	1,46%	1,53%	1,18%
Depreciación (¢/U.S.\$)	-3,20%	0,82%	0,56%	7,66%	0,19%

Nota: Los años 2014 y 2015 son estimaciones. Las variaciones se estiman a finales de año (diciembre) como variación de los promedios anuales de los respectivos índices.

Fuente: Programa Macroeconómico 2014 y 2015 y del Fondo Monetario Internacional.

3. Análisis tarifario

a. Parámetros del modelo

En el cuadro siguiente se incluye el precio promedio plantel de cada producto utilizado por la IE, el cual se basa en los precios publicados en el Alcance Digital N.º.51 de La Gaceta N.º. 189 del 02 de octubre de 2014, vigentes a la fecha de emisión de este informe. Dichos precios son la base para calcular el precio promedio de ¢ 385,56 el cual difiere del promedio calculado por el petente que asciende a ¢ 395,26, esa diferencia se da porque este último utiliza los precios plantel publicados en julio 2014, mismos que a la fecha de este informe ya no están vigentes.

Cuadro N.º3

PRECIO PROMEDIO DE LOS COMBUSTIBLES *

PRODUCTO	PRECIO	%	COSTO
Asfalto	¢ 420,363	31,08	¢ 130,650
búnker	¢ 370,835	61,04	¢ 226,372
emulsión	¢ 272,522	3,79	¢ 10,316
diésel pesado	¢ 445,481	4,09	¢ 18,222
TOTAL		100,00	¢ 385,560
PRECIO PROMEDIO			¢ 385,560

AÑO	2013
CANTIDAD TRASEGADA LITROS	192.181
Asfalto	59.730
búnker	117.315
emulsión	7.275
diésel pesado	7.861

Fuente: Aresep, Intendencia de Energía.

Los precios se ponderaron según el volumen de ventas de cada producto en el 2013 y reportado por la Recope, lo cual da como resultado el precio promedio de combustible utilizado en el cálculo de este margen.

Para los siguientes parámetros, se mantienen los datos establecidos en la RIE-030-2013 del 08 de marzo del 2013: el tiempo de descarga en una hora y treinta minutos; la velocidad máxima reglamentada de la cisterna en 60 kms/hora; la distancia de recorrido (origen destino) en 39,335 km, que resulta en un recorrido anual de 47 496,42 km (39,335*603,74*2 viajes).

En cuanto al tiempo de carga, este se actualiza de acuerdo a las mediciones promedio realizadas por Recope para abril, mayo y junio del presente año (folios del 321 al 323).

Abril					
PLANTEL	31 al 05	7 al 12	14 al 19	21 al 26	28 al 03 may
promedios	0:54:35	1:02:02	1:03:11	1:00:48	1:05:05
Promedio Mensual (abril)				1:01:08	

Mayo				
PLANTEL	del 05 al 09	del 12 al 17	del 19 al 24	del 26 al 31
promedios	0:53:54	0:51:09	1:07:37	0:55:19
Promedio Mensual (mayo)				0:56:59

Junio				
PLANTEL	del 02 al 07	del 09 al 14	del 16 al 21	del 23 al 28
promedios	1:01:40	0:55:18	0:49:49	0:55:36
Promedio Mensual (junio)				0:55:36

Promedio total de carga	0:57:55
Tiempo de espera en plantel	0:00:00
Tiempo de descarga	1:30:00

Todos estos parámetros se utilizan para calcular el tiempo requerido por viaje de 3,78 horas con recorrido de ida y vuelta; así como la cantidad de viajes por año (en un solo sentido) que resultó de 603,74. Finalmente, se consideraron 285 días laborados y una capacidad promedio de las cisternas de 27 156 litros, igual a la capacidad señalada por el petente.

b. Inversión

Solicita el petente que se utilicen las mismas cotizaciones de cabezal y cisterna, que fueron utilizadas para la estimación del componente de inversión en el estudio del margen de transporte de combustible limpio, tramitado en el expediente ET-014-2014 (folio 15).

i. Cabezal

Para la estimación del cabezal se tomó la inversión bruta calculada para la última fijación tarifaria de flete de combustible limpio (ET-014-2014) a partir de 3 cotizaciones, que fue de \$139 333, las cuales se colonizaron de acuerdo al tipo de cambio proyectado para 2014 de ¢ 544,27, obteniendo un valor en colones de ¢75 834 452, para un vehículo modelo 2014. Con el fin de cumplir con la antigüedad para la sustitución de unidades según el Decreto Ejecutivo 36627-MINAET, se deflactó el valor de la unidad 2014, mediante la diferencia entre el índice de precios al consumidor (IPC) de enero 2009 a enero 2014 (real), lo que da como resultado el valor de la unidad de transporte de combustible modelo 2009 cumpliendo con la antigüedad máxima para la sustitución de unidades citada.

El valor aproximado de un vehículo en el 2009 sería de ¢60,44 millones y el gasto por depreciación anual asciende a ¢8,63 millones, por lo que el vehículo actualmente tendría un valor de ¢17,27 millones.

Se consideró una vida útil de 7 años de conformidad con lo establecido en el anexo 2 métodos y porcentajes de depreciación del reglamento N.º18445-H, de la Ley N.º7092 del Impuesto Sobre la Renta (Anexo1) y se utiliza el método de depreciación por línea recta.

ii. Tanque

Al igual que en el caso del cabezal, para la estimación del valor del tanque se utilizaron las cotizaciones aportadas en el expediente ET-014-2014, que se pueden observar en el presente estudio a folios 170 al 194; en este caso corresponden a una unidad 2013 y se deflactó dicho valor de acuerdo a la diferencia entre el IPC de enero 2010 a enero 2013.

Las cisternas o tanque cotizadas corresponden a modelos 2013, cabe destacar que entre las características de las cisternas está la posibilidad técnica de llenado por arriba y por abajo, siendo este último, uno de los métodos que empleará Recope de acuerdo a su plan de inversiones; este tipo de cisternas se utiliza para el transporte de gasóleo en cuanto a combustibles sucios se refiere.

El valor promedio de las cotizaciones presentadas por el petente corresponden a \$92 667 para una cisterna modelo 2013, al aplicarle el tipo de cambio de ¢544,27, se obtiene un valor promedio de ¢50,44 millones. Con el fin de utilizar un cisterna modelo 2010, se deflactó la unidad 2013 mediante la diferencia entre los IPC de enero 2010 y enero 2013, dando como resultado un valor de ¢43,66 millones. En este caso se consideró una cisterna 2010 ya que por la vida útil de este activo (5 años), entraría en conflicto con la edad máxima de la unidad establecida por decreto, dejando sin valor el activo neto.

El valor actual del activo aproximado para la cisterna es de ¢8,73 millones y el gasto por depreciación corresponde a ¢8,73 millones, ya que como se explicó anteriormente estaría en su último año de vida útil.

De conformidad con lo establecido en el anexo 2: métodos y porcentajes de depreciación del reglamento N.°18445-H, de la Ley N.°7092 del Impuesto Sobre la Renta, para el tanque no se cuenta con una descripción de activo, por lo que se utiliza la descripción “camiones cisternas” que tiene una vida útil de 5 años (Anexo1) y se utiliza el método de depreciación por línea recta.

En el siguiente cuadro muestra los cálculos de los dos activos descritos anteriormente (cabezal y tanque).

Cuadro N.°4
Cálculo del cabezal y la cisterna

Detalle	Inversión bruta según cotización	Inversión deflactada	Vida Útil	Depreciación anual	Depreciación acumulada	Inversión Neta
Cabezal	75.834.451,97	60.441.439,05	7,00	8.634.491,29	43.172.456,46	17.268.982,59
Cisterna	50.435.353,22	43.658.321,07	5,00	8.731.664,21	34.926.656,85	8.731.664,21

iii. Extintores, equipo de bombeo

Al igual que con la inversión en equipo rodante, la información del valor de los extintores fue tomada del expediente ET-014-2014 (folios 178 al 181), las cotizaciones de los extintores están dadas en colones. El valor bruto promedio de los extintores es de ¢158 200 colones considerando uno de 20 libras y uno de 10 libras ya que uno es el extintor de tracto-camión y el otro es para el proceso de descarga, la depreciación anual es de ¢22 600, por tanto si se consideran como nuevos el valor neto asciende a ¢135 600.

Cuadro N.°5
Cálculo de los extintores
EXTINTORES

Proveedor	20 LIBRAS	10 LIBRAS	VIDA ÚTIL	Depreciación anual	Valor Neto
EXTINTORES CASCANTE	¢76.840	¢47.460	7	¢17.757	106.542,86
ServiFlamex	¢90.400	¢67.800	7	¢22.600	135.600,00
Universo de Extinguidores BM promedios	¢113.000	¢79.100	7	¢27.443	164.657,14
Costo de los extintores	¢93.413	¢64.787		¢22.600	¢135.600

Se consideró una vida útil de 7 años de conformidad con lo establecido en el anexo 2: métodos y porcentajes de depreciación del reglamento N.°18445-H, de la Ley N.°7092 del Impuesto Sobre la Renta (Anexo1) y se utiliza el método de depreciación por línea recta.

Sobre el equipo de bombeo, no se les considera ningún costo ya que al igual que los transportistas de combustible limpio no demuestran que se utilicen estos activos en la operación.

iv. Equipo administrativo

Para el equipo administrativo se toman los datos aportados en el ET-014-2014 en los folios 222 al 242 y en el caso de cotizaciones en dólares se actualizó su conversión con el tipo de cambio utilizado para este estudio tarifario. El valor del equipo administrativo bruto es de ¢974 803, la depreciación anual es de ¢157 200, por

tanto su valor neto es de ¢817 603. Al igual que en el estudio de flete de combustible limpio ET-014-2014, el petente no indica la justificación a la luz de lo establecido en la Ley 7593, para incorporar el costo de la línea y el aparato telefónico móvil dentro de los cálculos de inversión en equipo administrativo, por lo cual esta Intendencia no logra identificar la relación del uso de este activo con el servicio y de conformidad con lo establecido en el artículo 32 de la Ley 7593, procedió a excluirlo del este cálculo tarifario.

Cuadro N.º6
Cálculo del equipo administrativo
CUADRO DE INVERSION EN EQUIPO ADMINISTRATIVO

ITEMS	VALOR ACTUAL	VIDA UTIL	Depreciacion anual	Valor Neto
1 ESCRITORIO	¢108.440	10	10.844,00	97.596,00
1 SILLA	¢40.236	10	4.023,59	36.212,33
1 TELEFONO	¢70.617	10	7.061,65	63.554,85
1 COMPUTADOR	¢522.649	5	104.529,87	418.119,49
1 IMPRESORA	¢74.552	5	14.910,37	59.641,47
1 MESA DE COMPUTO	¢62.820	10	6.282,01	56.538,09
1 ARCHIVADOR	¢95.489	10	9.548,95	85.940,52
	¢974.803		¢157.200	¢817.603

La inversión total para el servicio público, estimada por la intendencia asciende a ¢26,82 millones y el gasto por depreciación es de ¢17,57 millones.

v. Rendimiento sobre la inversión

El rendimiento sobre la inversión, estimado por la IE, es de ¢2,62 millones inferior al solicitado por el petente que ascendió a ¢2,70 millones, esta diferencia es causada principalmente por: las variaciones en el tipo de cambio, la deflactación del valor colonizado de las inversiones, el no reconocimiento tarifario del celular ni la línea telefónica y el porcentaje de rendimiento sobre la inversiones, pues el calculado por la IE es de 9,73% y el del petente 9,92%.

c. Costos anuales de operación (anexo 2)

El petente propone los costos operativos de acuerdo a las cotizaciones aportadas y utilizadas en el expediente ET-014-2014. Además, solicita que se le reconozcan otros costos incluidos en el expediente ET-107-2014, no obstante omitió indicar la fuente de los datos y establecer su relación directa con el servicio público prestado, razón por la cual no se le reconocen. En ese sentido, la IE consideró para el cálculo tarifario únicamente los costos operativos de acuerdo a las cotizaciones aportadas y utilizadas en el estudio ET-014-2014.

Los costos anuales de operación estimados por la IE ascienden a la suma de ¢44,69 millones en zona básica y los presentados por Transportes Otto Corrales S.A. a ¢48,04 millones lo que genera una diferencia de ¢3,35 millones inferior el monto considerado por la IE.

El recorrido anual influye en los cálculos de costos operativos, especialmente en aquellas partidas de gasto que responden a kilometrajes tales como cambios de aceite. Las partidas que muestran las principales variaciones son combustible que se reduce en ¢0,534 millones y mantenimiento preventivo por ¢2,24 millones de colones. Este último ítem lo propone el petente, pero no se incluye en el cálculo, por las mismas razones externadas en el análisis del estudio de flete limpio (ET-014-2014), ya que este tipo de mantenimiento responde a unidades nuevas y es dado por el vendedor durante el primer año; en este caso particular, las unidades ya habrían superado esta edad y en concordancia corresponde reconocer los costos asociados al mantenimiento correctivo únicamente.

El petente propone que sean consideradas las cotizaciones del estudio de flete limpio ET-014-2014, sin embargo en sus cálculos elimina del promedio una cotización para los cargos por reparación de llantas, rotulación de tanque, balanceo de llantas y cambio de clutch, lo que tiene como resultado un aumento en el promedio propuesto sin mediar justificación alguna de la exclusión, la intendencia consideró únicamente las cotizaciones que constan en el expediente ET-014-2014, por lo que el dato calculado difiere del presentado.

Los costos de operación y promedios de cotizaciones en dólares son actualizados de acuerdo al tipo de cambio publicado a la fecha de la audiencia.

d. Costos anuales de administración (anexo 2)

Los costos anuales de administración estimados por la IE ascienden a la suma de ¢34,00 millones y los propuestos de ¢34,25 millones, resultando en una diferencia de ¢251 mil colones. Esta diferencia es producto principalmente del gasto por depreciación, el cual es menor al calculado por el petente.

Para el caso de los costos de papelería y honorarios, el petente propone tomar los montos del expediente ET-206-2012 (Fijación anterior de margen de transporte de combustible negro) e indexarlos, no obstante todos los demás costos los toma del expediente ET-014-2014 y no se encuentra ninguna justificación técnica del uso de una fijación del 2012, siendo que se cuenta con datos más actualizados.

En cuanto a los salarios, el petente utiliza los salarios mínimos fijados al segundo semestre 2014 y les adiciona un 2,35% como incremento para el segundo semestre 2014 (folio 26), lo que incrementa el monto propuesto por este concepto. La IE consideró para el cálculo los salarios mínimos fijados al segundo semestre 2014 según decreto N.º 38520-MTSS, publicado en La Gaceta N°135 Alcance Digital N°35 del 15 de julio de 2014.

En cuanto a los seguros, las diferencias obedecen a que las pólizas están cotizadas en dólares, por lo que tiene impacto el tipo de cambio. Esto es así porque el seguro de carga depende del valor de la carga a transportar o sea de los precios de los combustibles sucios por el volumen transportado al año anterior.

e. Resumen de resultados

La IE determinó un número de viajes por año de 603,74, mientras que el petente solicitó 610,70 viajes. Esta diferencia radica especialmente en la actualización que realiza la IE del tiempo promedio de carga de cisternas en los planteles de Recope, con la información que se aportó.

Se mantiene la distancia origen-destino promedio de 39,34 Km, cantidad igual a la que se determinó en el estudio tarifario del 2012 según ET-206-2012. Esa distancia se utilizó para determinar el kilometraje recorrido por año, correspondiente a 47 496,42 km.

El volumen que estima la IE que se transportará en el 2014 corresponde a la suma de 16,40 millones de litros y el petente lo estimó en 16,58 millones de litros.

Tomando como base los cálculos que se detallaron en los apartados anteriores, en el cuadro siguiente la IE estimó el flete para transporte de producto negro dentro de la zona básica en ¢4,9593 por litro considerando la distancia establecida de 39,34 Km y el flete fuera de la zona básica en ¢0,1261 por litro, dichos resultados difieren a los del petente ya que este solicitó para la zona básica la suma ¢3,9085 por litro, considerando una distancia de 30 Km, siendo lo correcto 39,34 Km y fuera de la zona básica la suma de ¢0,1303 (folio 02).

De los cálculos realizados por la intendencia, se obtiene lo siguiente:

Cuadro N.º7
Cálculo del margen del transportista

RUBROS		ZONA BASICA	FUERA Z. BASICA
GASTOS ANUALES DE OPERACIÓN	¢	44.688.333,36	44.688.333,36
GASTOS ANUALES DE ADMINISTRACION	¢	33.997.164,75	33.997.164,75
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES	¢	2.622.609,56	2.622.609,56
GASTOS MAS RENDIMIENTO ANUAL	¢	81.308.107,68	81.308.107,68
RECORRIDO ANUAL POR ZONA	Km	47.496,42	47.496,42
CAPACIDAD DEL CISTERNA	Ltr	27.156,00	27.156,00
COSTO / KM / LITRO	¢	0,0630387	0,0630387
FLETE TRANSPORTE/ LITRO CON CANON	¢/ltr	4,9593	0,1261
FLETE TRANSPORTE/ LITRO ANTERIOR		3,0280	0,1009
VARIACION ABSOLUTA DETERMINADA		1,93125	0,02518
VARIACION RELATIVA DETERMINADA		63,78%	24,95%

VI POSICIONES Y OPOSICIONES

Se desprende del Acta N° 126-2014 del 01 de octubre de 2014 y el oficio 3008-DGPU-2014 (folios 351-356), que no se hizo presente ningún usuario a la audiencia pública y no se presentaron oposiciones a la petición tarifaria realizada por la empresa Transporte Otto Corrales Ltda.

VII. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN

De acuerdo con el análisis que antecede y las limitaciones de información del sector regulado, se considera necesario solicitar lo siguiente:

1. Todos los transportistas de combustible negro deben presentar a la Aresep, a más tardar al 31 de enero de 2015, fotocopia certificada de la siguiente información:
 - a. La tarjeta de circulación.
 - b. La revisión técnica vehicular vigente.
 - c. Certificación registral de bienes muebles, tanto del cabezal como de la cisterna.
 - d. Revisiones técnicas de las cisternas hechas por LACOMET durante el último año.
 - e. Indicar un medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico).

2. Para el próximo estudio tarifario, el petente debe presentar:
 - a. Un listado actualizado de su flotilla real de cabezales y cisternas utilizados para el transporte de combustible negro que muestre, el número de placa, número de resolución mediante la cual se le autorizó a brindar el servicio, año modelo, antigüedad, vida útil y valor fiscal de cada vehículo.
 - b. El detalle del cálculo de los costos e inversiones propuestos en la petición.
 - c. Toda la documentación necesaria, que respalde cada uno de los rubros incluidos en la metodología utilizada para determinar el monto del flete para el transporte de combustible negro.
 - d. Copia de las planillas del último año presentadas en la CCSS y certificación de estar al día con las obligaciones patronales.
 - e. Copia de las pólizas de seguros contratadas a su nombre y cotización de todas las pólizas incluidas en la propuesta con el respectivo detalle de los componentes del monto incorporado en la cotización.
 - f. Detalle electrónico de activos fijos y el cálculo detallado de la depreciación, donde se especifique descripción del activo, fecha de compra, vida útil registrada, valor al costo, depreciación acumulada al costo.
 - g. Copia de los comprobantes de pago de viáticos.

- h. *Copia de las facturas por uso de sumidero de Recope correspondientes al último año.*
- i. *Copias de facturas de viáticos, parqueos, certificaciones y cualquier otro gasto relacionado con la tramitación de los permisos ante el ente correspondiente.*
- j. *Copia de las facturas de carga de extintores correspondientes al último año.*
- k. *Copia de las facturas por honorarios profesionales correspondientes al último año.*
- l. *Copia de las facturas por transporte de combustible del mes anterior a la solicitud de fijación, las mismas podrán ser cotejadas contra los registros que tenga Recope y que les serán requeridos por esta Autoridad Reguladora.*
- m. *Justificar todos y cada uno de los costos que comprenden el modelo, específicamente sobre la relación directa que tengan con el servicio público regulado.*

VIII. CONCLUSIONES

De conformidad con el análisis realizado se obtienen las siguientes conclusiones:

1. *Las proyecciones de los parámetros económicos utilizados por la IE para los respectivos estudios tarifarios, han sido elaboradas tomando como referencia el diagnóstico de la situación económica presentada por el Banco Central de Costa Rica en su Programa Macroeconómico 2014-2015, las perspectivas de la economía mundial según el Fondo Monetario Internacional, así como, las expectativas de inflación y variación de tipo de cambio plasmadas en las diferentes encuestas formuladas por el BCCR.*
2. *Con la información disponible, el costo del capital propio de transporte de combustibles (modelo CAPM) es de 9,73%.*
3. *El presente estudio tarifario fue evaluado con parámetros a agosto de 2014.*
4. *El total de inversión estimada por la IE es de ¢26,82 millones y la inversión solicitada por la empresa de transportistas asciende a la suma de ¢27,25 millones.*
5. *Se consideraron 285 días laborados y una capacidad promedio de la cisterna de 27 156 litros. Y se actualiza el tiempo de carga del combustible, de conformidad con la información proporcionada por Recope, de acuerdo al muestreo de los tiempos de carga en los planteles de abril a junio 2014. Esta medición arroja un tiempo promedio de 57 minutos y 55 segundos por unidad de transporte.*
6. *La IE determinó 603,74 viajes por año, por lo que el kilometraje recorrido anual, corresponde a 47 496,42 km.*
7. *Para actualizar y estimar los diferentes costos, se utilizaron las cotizaciones y demás informaciones aportadas en el ET-014-2014 (flete limpio).*
8. *Los costos anuales de operación estimados por la IE ascienden a la suma de ¢44,69 millones y los de administración a ¢34,00 millones.*
9. *Los gastos totales más el rendimiento por inversión para la industria estimados por la IE ascienden a ¢ 81,31 millones.*
10. *El flete vigente para la zona básica es de ¢3,0280 por litro y el propuesto por la IE es ¢4,9593 un 63,78% superior, lo cual significa un aumento de ¢1,93125 por litro, parte de este incremento responde a una corrección en la distancia de la zona básica, ya que se consideraba 30 Km, siendo lo correcto 39,35 Km. Para fuera de la zona básica el flete vigente es de ¢ 0,1009 y el propuesto por la IE es de ¢0,1261 lo cual resultó ser superior en ¢0,02518, para una variación del 24,95%.*

[...]

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

POR TANTO:
EL INTENDENTE DE ENERGÍA
RESUELVE:

- I. Fijar el margen para el transporte de combustible denominado negro: para la zona básica en ¢4,9593 por litro y fuera de la zona básica en ¢0,1261 por litro.
- II. Aprobar las siguientes ecuaciones de pago para calcular las tarifas por flete de transporte de combustible negro:

Zona Básica: $F = \text{¢}4,9593 * L$

Fuera de Zona Básica: $F = \text{¢}4,9593 * L + \text{¢} 0, 1261 * (K-39,34) * L$

Dónde:

F = Flete en colones

L = Cantidad transportada en litros

K = Distancia recorrida

- III. Solicitar a los transportistas de combustible negro la información señalada en el apartado VII del Considerando I de esta resolución.
- IV. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente a la publicación en La Gaceta.
- V. Indicar a las empresas transportistas de combustibles negros derivados de hidrocarburos que de conformidad con lo establecido en los artículos 14 y 24 de la Ley N.º7593, se encuentran en la obligación de remitir la información requerida en la resolución a emitir. Además, que de conformidad con lo establecido en el artículo 38 de dicha Ley, el incumplimiento de las condiciones vinculantes establecidas por la Autoridad Reguladora podrá ser sancionado con multas.

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

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

Publíquese y notifíquese.—Juan Manuel Quesada, Intendente de Energía.—1 vez.—O. C. N° 7851-2014.—Solicitud N° 22001.—(IN2014073021).