

ALCANCE DIGITAL N° 15

LA GACETA

Diario Oficial

Año CXXXVII

San José, Costa Rica, lunes 9 de marzo del 2015

N° 47

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESOLUCIÓN RIE-021-2015

RESOLUCIÓN RIE-022-2015

RESOLUCIÓN 012-RIT-2015

RESOLUCIÓN 017-RIT-2015

CONVOCATORIA A AUDIENCIA PÚBLICA

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE ENERGÍA

RIE-021-2015 del 27 de febrero de 2015 a las 15:05 horas.

FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE MARGEN DE DISTRIBUIDOR, AGENCIA Y DETALLISTA DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO

EXPEDIENTE ET-011-2015

RESULTANDO:

- I. Que el 2 de setiembre de 2008, mediante resolución RRG-8794-2008, publicada en La Gaceta N° 197 del 13 de octubre de 2008, se aprobó el Modelo tarifario extraordinario para fijar el margen de los distribuidores, agencias y detallistas que comercializan gas licuado de petróleo envasado en cilindros.
- II. Que el artículo 30 de la Ley N° 7593 y sus reformas indica que la Autoridad Reguladora, cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste, realizará de oficio las fijaciones de precio. Por otra parte, en la reforma al Reglamento a dicha Ley se establece que las resoluciones de este tipo de fijación de precio deben dictarse dentro de los 15 días naturales siguientes a la iniciación del trámite.
- III. Que el 7 de setiembre de 2007, mediante la resolución la resolución RRG-7205-2007 se establece el procedimiento a seguir para hacer las fijación es extraordinarias, el cual incluye dar participación ciudadana dentro del plazo establecido para resolver.
- IV. Que el 4 de abril de 2014, mediante la resolución RIE-015-2014, publicada en La Gaceta N° 67, se establecieron los márgenes vigentes para estos operadores.
- V. Que el 16 de febrero de 2015, mediante el oficio 0256-IE-2015, la Intendencia de Energía solicitó a la Dirección General de Atención del Usuario la respectiva convocatoria a participación ciudadana referente a la variación extraordinaria del margen de comercialización del GLP para los distribuidores, agencias y detallistas, debida a la actualización del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de diciembre 2013 a diciembre 2014 (folios 2 al 7).
- VI. Que el 23 de febrero de 2015, se publicó en La Gaceta N° 37 y en los diarios de circulación nacional: La Extra, La Teja y La Nación, la invitación a los interesados a presentar sus posiciones a la consulta pública. El 26 de febrero de 2015 fue la fecha máxima para recibir oposiciones o coadyuvancias (folio 08 al 11).
- VII. Que el 26 de febrero de 2015, mediante el oficio 0721-DGAU-2015, 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).

- VIII. Que la Intendencia de Energía, mediante el oficio 0390-IE-2015 del 27 de febrero de 2015, analizó luego de la consulta pública de ley, la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó que se ajustaran los márgenes de los distribuidores, agencias y detallistas que comercializan gas licuado de petróleo, así como los precios de ese producto al consumidor final.

CONSIDERANDO:

- I. Que del estudio técnico 0390-IE-2015, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. APLICACIÓN DEL MODELO

El modelo tarifario extraordinario para los ajustes del margen de comercialización de los distribuidores, agencias y detallistas de cilindros con contenido de gas licuado de petróleo, aprobado mediante la resolución RRG-8794-2008, se detalla a continuación:

$$Mg_i = Mg_0 \times (1 + \text{variación del IPC})$$

Dónde:

Mg_i = Margen de cada eslabón en la cadena, en colones por litro para el periodo siguiente.

Mg₀ = Margen vigente de cada eslabón en la cadena, en colones por litro.

IPC = Índice de precios al consumidor (incremento de diciembre a diciembre)

La resolución RRG-8794-2008 establece que sobre el margen absoluto por litro que se fije, se puede hacer un descuento máximo por litro vendido de GLP de un 13% y que los ajustes se realizarán mediante el procedimiento extraordinario, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 7593, su Reglamento y la resolución RRG-7205-2007 del 7 de setiembre de 2007, publicada en La Gaceta N°181 del 20 de setiembre de 2007.

1. Márgenes vigentes

Los márgenes vigentes fueron los fijados mediante la resolución RIE-015-2014, publicada en La Gaceta N.º 67, del 4 de abril de 2014, tal y como se detallan:

-Margen del distribuidor y agencias: ₡49,579/litro

-Margen del detallista ₡57,011/litro

2. Actualización del margen de distribución, agencia y detallista

La aplicación de dicho modelo se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro N.º 1

| CÁLCULO DEL MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN DEL GLP PARA DISTRIBUIDORES Y AGENCIAS Y DETALLISTAS | | | | |
|--|-------------------------------------|--------------------------|---|---|
| Tipo | Margen vigente ¢ / litro | Variación IPC | Ajuste al margen ¢ / litro | Margen propuesto ¢ / litro |
| Margen distribuidores y agencias | 49,579 | 5,127% | 2,542 | 52,121 |
| Margen detallista | 57,011 | 5,127% | 2,923 | 59,934 |

Fuente: ARESEP, Intendencia de Energía e INEC.

La variación del IPC se obtiene de los siguientes datos reportados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC):

- Valor del IPC al 31 de diciembre del 2013: 162,447
- Valor del IPC al 31 de diciembre del 2014: 170,776
- Variación porcentual: 5,127%

Ajustando el margen vigente por la variación del IPC para el 2014 (5,127%), se requiere hacer un incremento de ¢2,542 por litro al margen del distribuidor y agencia, mientras que el margen de los detallistas se debe incrementar en ¢2,923 por litro.

Por tanto, los márgenes para cada uno de los cilindros suministrados en el mercado, según su capacidad serían:

Cuadro N.º 2

**MARGEN DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO
POR CAPACIDAD DE CILINDRO
(en colones por cilindro)**

| AÑO: 2014 | | |
|----------------------------------|------------------------------------|--------------------|
| CAPACIDAD (en litros) | DISTRIBUIDOR Y AGENCIAS | DETALLISTAS |
| Cilindro de 8,598 | 448,14 | 515,31 |
| Cilindro de 17,195 | 896,22 | 1 030,57 |
| Cilindro de 21,495 | 1 120,34 | 1 288,28 |
| Cilindro de 34,392 | 1 792,55 | 2 061,25 |
| Cilindro de 85,981 | 4 481,42 | 5 153,19 |

Fuente: Intendencia de Energía

Este ajuste del margen de los distribuidores, agencias y detallista se debe reflejar en el precio a facturar en la cadena de distribución por tipo de cilindro. Es por ello que se deben modificar los precios vigentes, fijados mediante resolución RIE-011-2015, como se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro N.º 3
PRECIO DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE DISTRIBUCIÓN
-mezcla propano butano-
(en colones por litro e incluye impuesto único) ⁽¹⁾

| TIPOS DE ENVASE | Precio a facturar por el envasador ⁽²⁾ | Precio a facturar por distribuidor y agencias ⁽³⁾ | Precio a facturar por detallistas ⁽⁴⁾ |
|---|---|--|--|
| TANQUES FIJOS <i>-por litro-</i> | 195,432 | (*) | (*) |
| CILINDRO DE 8,598 Litros | 1 680,00 | 2 128,00 | 2 644,00 |
| CILINDRO DE 17,195 Litros | 3 360,00 | 4 257,00 | 5 287,00 |
| CILINDRO DE 21,495 Litros | 4 201,00 | 5 321,00 | 6 609,00 |
| CILINDRO DE 34,392 Litros | 6 721,00 | 8 514,00 | 10 575,00 |
| CILINDRO DE 85,981 Litros | 16 803,00 | 21 285,00 | 26 438,00 |
| ESTACION DE SERVICIO <i>-por litro-</i> | | (*) | 243,00 |

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

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

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

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de ¢52,121/litro.

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de ¢59,934/litro.

Cuadro N.º 4
PRECIO DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE DISTRIBUCIÓN
-rico en propano-
(en colones por litro e incluye impuesto único) ⁽¹⁾

| TIPOS DE ENVASE | Precio a facturar por el envasador ⁽²⁾ | Precio a facturar por distribuidor y agencias ⁽³⁾ | Precio a facturar por detallistas ⁽⁴⁾ |
|---|---|--|--|
| TANQUES FIJOS <i>-por litro-</i> | 184,870 | (*) | (*) |
| CILINDRO DE 8,598 Litros | 1 590,00 | 2 038,00 | 2 553,00 |
| CILINDRO DE 17,195 Litros | 3 179,00 | 4 075,00 | 5 106,00 |
| CILINDRO DE 21,495 Litros | 3 974,00 | 5 094,00 | 6 382,00 |
| CILINDRO DE 34,392 Litros | 6 358,00 | 8 151,00 | 10 212,00 |
| CILINDRO DE 85,981 Litros | 15 895,00 | 20 377,00 | 25 530,00 |
| ESTACION DE SERVICIO <i>-por litro-</i> | | (*) | 233,00 |

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

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

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

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de ¢52,121/litro.

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de ¢59,934/litro.

Las diferencias en los precios de los cilindros de gas, a nivel de comercio detallista serían:

Cuadro N.º 5
COMPARATIVO DE PRECIOS DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO A COMERCIO DETALLISTA
POR TIPO DE ENVASE
-mezcla propano butano-
(en colones por litro)

| Tipo de cilindro | Precio RIE-011-2015 | Precio Propuestos | Variación absoluta | Variación porcentual |
|-------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Cilindro 8,598 litros | 2 597,00 | 2 644,00 | 47,00 | 1,81 |
| Cilindro 17,195 litros | 5 193,00 | 5 287,00 | 94,00 | 1,81 |
| Cilindro 21,495 litros | 6 492,00 | 6 609,00 | 117,00 | 1,80 |
| Cilindro 34,392 litros | 10 387,00 | 10 575,00 | 188,00 | 1,81 |
| Cilindro 85,981 litros | 25 968,00 | 26 438,00 | 470,00 | 1,81 |

Cuadro N.º 6
COMPARATIVO DE PRECIOS DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO A COMERCIO DETALLISTA
POR TIPO DE ENVASE
-rico en propano-
(en colones por litro)

| Tipo de cilindro | Precio RIE-011-2015 | Precio Propuestos | Variación absoluta | Variación porcentual |
|-------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Cilindro 8,598 litros | 2 506,00 | 2 553,00 | 47,00 | 1,88 |
| Cilindro 17,195 litros | 5 012,00 | 5 106,00 | 94,00 | 1,88 |
| Cilindro 21,495 litros | 6 265,00 | 6 382,00 | 117,00 | 1,87 |
| Cilindro 34,392 litros | 10 024,00 | 10 212,00 | 188,00 | 1,88 |
| Cilindro 85,981 litros | 25 060,00 | 25 530,00 | 470,00 | 1,88 |

III. ANÁLISIS DE LAS POSICIONES PRESENTADAS EN LA CONSULTA PÚBLICA

Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 0721-DGAU-2015 del 26 de febrero de 2015, de la Dirección General de Atención del Usuario, no se recibieron oposiciones ni coadyuvancias.

IV. CONCLUSIONES

1. El 2 de setiembre de 2008, mediante resolución RRG-8794-2008 de las diez horas con treinta minutos, se aprobó el Modelo Tarifario Extraordinario para fijar el margen de los Distribuidores, Agencias y Detallistas que comercializan gas licuado de petróleo envasado, el cual establece que los márgenes deberán actualizarse anualmente según la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC).
2. La variación de diciembre 2013 a diciembre 2014 del Índice de Precios al Consumidor fue de 5,127%.

3. Ajustando las tarifas vigentes por este porcentaje, se requiere hacer un incremento de ¢2,7542 por litro al margen del distribuidor y agencia, así como de ¢2,923 por litro al margen de detallistas, quedando como sigue:

Margen de distribuidor, agencia ¢52,121/litro.
 Margen de establecimiento detallista ¢59,934/litro.

[...]

- V. Que de conformidad con los resultandos y considerandos precedentes y el mérito de los autos, lo procedente es ajustar el margen de distribuidores, agencias y detallistas que comercializan gas licuado de petróleo y por ende el precio del mismo al consumidor final, tal y como se dispone.

POR TANTO:
EL INTENDENTE DE ENERGÍA
RESUELVE:

- I. Fijar el margen de comercialización para el distribuidor y agencia del gas licuado de petróleo en ¢52,121/litro.
- II. Fijar el margen de comercialización para los establecimientos detallista del gas licuado de petróleo en ¢59,934/litro.
- III. Fijar el precio del gas licuado de petróleo al consumidor final, de la siguiente manera:

PRECIO DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE DISTRIBUCIÓN
-mezcla propano butano-
(en colones por litro e 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- | 195,432 | (*) | (*) |
| CILINDRO DE 8,598 Litros | 1 680,00 | 2 128,00 | 2 644,00 |
| CILINDRO DE 17,195 Litros | 3 360,00 | 4 257,00 | 5 287,00 |
| CILINDRO DE 21,495 Litros | 4 201,00 | 5 321,00 | 6 609,00 |
| CILINDRO DE 34,392 Litros | 6 721,00 | 8 514,00 | 10 575,00 |
| CILINDRO DE 85,981 Litros | 16 803,00 | 21 285,00 | 26 438,00 |
| ESTACION DE SERVICIO -por litro- | | (*) | 243,00 |

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

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

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

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de ¢52,121/litro.

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de ¢59,934/litro.

PRECIO DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE DISTRIBUCIÓN
-rico en propano-
(en colones por litro e incluye impuesto único) ⁽¹⁾

| TIPOS DE ENVASE | Precio a facturar por el envasador ⁽²⁾ | Precio a facturar por distribuidor y agencias ⁽³⁾ | Precio a facturar por detallistas ⁽⁴⁾ |
|---|--|---|---|
| TANQUES FIJOS <i>-por litro-</i> | 184,870 | (*) | (*) |
| CILINDRO DE 8,598 Litros | 1 590,00 | 2 038,00 | 2 553,00 |
| CILINDRO DE 17,195 Litros | 3 179,00 | 4 075,00 | 5 106,00 |
| CILINDRO DE 21,495 Litros | 3 974,00 | 5 094,00 | 6 382,00 |
| CILINDRO DE 34,392 Litros | 6 358,00 | 8 151,00 | 10 212,00 |
| CILINDRO DE 85,981 Litros | 15 895,00 | 20 377,00 | 25 530,00 |
| ESTACION DE SERVICIO <i>-por litro-</i> | | (*) | 233,00 |

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

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

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

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de ¢52,121/litro.

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de ¢59,934/litro.

IV. Establecer que los precios indicados rigen a partir del día siguiente a la publicación de la presente resolución en La Gaceta.

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.

Nota: Estos precios fueron modificados mediante resolución RIE-022-2015.

JUAN MANUEL QUESADA
 INTENDENTE DE ENERGIA

xgch/ipab

1 vez.—O. C. N.º 8377-2015.—Solicitud N.º 28516.—C-239050.—(IN2015015243).

RIE-022-2015
A las 15:08 horas del 27 de febrero de 2015
FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS
HIDROCARBUROS

EXPEDIENTE ET-010-2015

RESULTANDO:

- I. Que el 11 de noviembre de 2008, mediante la 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 de los combustibles en plantel y al consumidor final, vigente a la fecha.
- II. Que el 30 de enero de 2015, mediante el oficio GAF-0109-2015, Recope solicita cambiar el precio internacional de referencia del AV gas *-folios 188 al 210-*.
- III. Que el 5 de febrero de 2015, mediante el oficio 0197-IE-2015, la Intendencia de Energía *-IE-* respondió la solicitud de nuevo precio de referencia del AV gas *-folios 185 al 187-*.
- IV. Que el 10 de febrero de 2015, mediante oficios EEF-0032-2015 y GAF-0151-2015, Recope presentó la información sobre las facturas de importación de todos los combustibles correspondientes a enero de 2015 y respondió el oficio 0197-IE-2015 sobre el cambio del precio de referencia internacional del AV gas, respectivamente *-folios 105 al 155 y 180 al 184-*.
- V. Que el 13 de febrero de 2015, mediante el oficio GAF-0167-2015, Recope solicitó fijación extraordinaria de precios de los combustibles correspondiente a febrero de 2015 *-folios 1 al 104-*.
- VI. Que el 16 de febrero de 2015, mediante el oficio 0268-IE-2015 la IE admitió la petición tarifaria y solicitó proceder con la consulta pública de ley *-folios 166 al 172-*.
- VII. Que el 19 de febrero de 2015 mediante el oficio EEF-0039-2015, Recope remitió la información completa para el cálculo de los precios internacionales del asfalto y la emulsión asfáltica *-folios 173 al 174-*. -.
- VIII. Que el 23 de febrero de 2015, se publicó en La Gaceta N.° 37 y los diarios de circulación nacional: La Nación, Diario Extra y La Teja la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 26 de febrero de 2015 *-folios 295 al 300-*.
- IX. Que el 25 de febrero de 2015, mediante correo electrónico, Recope envía el desglose de los costos de importación de la factura N.° 91151023 de gasolina RON 91 *-folios 281 al 282-*.
- X. Que el 26 de febrero de 2015, mediante el oficio 0719-DGAU-2015, la Dirección General de Atención del Usuario remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que las oposiciones admitidas fueron presentadas por: la Asociación Cámara de Pescadores Armadores y Actividades Afines de Guanacaste *-folios 217 al 220, 223 al 226 y 236 al 239-*, Cámara Puntarenense de Pescadores *-folios 229 al 235 y 267 al 273-*, Cámara Nacional de la Industria Palangrera *-folios 240 al 247-*, Asociación Cámara de Pescadores de Quepos *-folios 256 al 260-*, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales de Puntarenas *-folios 250 al 255, 261 al 266 y 274 al 280-*, Asociación Líderes Limonenses del Sector Pesquero *-folios 283*

al 286-, Asociación Unión Independiente de Pescadores Camaroneros -folios 287 al 292-, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales del Pacífico Sur -folios 293 al 294-. Asimismo, se indica que la oposición presentada por la señora Luz Marina Chacón Morales -folio 222- fue rechazada mediante resolución de la Dirección General de Atención al Usuario 720-DGAU-2015 -corre agregado al expediente-.

- XI. Que el 27 de febrero de 2015, mediante el oficio 0389-IE-2015, la IE, emitió el respectivo estudio técnico sobre la presente gestión tarifaria.

CONSIDERANDO:

- I. Que del estudio técnico 0389-IE-2015, 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 -13 de febrero de 2015 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 de los precios FOB internacionales de cada uno de los productos derivados del petróleo, tomados de la bolsa de materias primas de Nueva York (NYMEX) -período de cálculo comprendido entre el 29 de enero y 12 de febrero de 2015 ambos inclusive-.

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 ₡537,84/₡, correspondiente al 12 de febrero de 2015.

Cambio del precio de referencia del AV gas

La resolución RRG-9233-2008, que establece la metodología vigente indica que las referencias de los precios internacionales [...] podrán ser modificadas siempre y cuando cuenten con el visto bueno de la Autoridad Reguladora, para ello Recope debe solicitar el cambio dos semanas antes de la fecha de corte de aplicación del modelo de ajuste de precio [...].

Asimismo, establece que para determinar el precio de referencia del AV gas se debe utilizar el promedio de los siguientes datos:

[...] Precio promedio semanal de las siguientes referencias en Platts:

AVgas 100/30 Carib Exxon

AVgas 100/30 Carib Shell

AVgas 100/30 Carib Trintoc

AVgas 100/30 Carib Chevron [...]

Mediante oficio GAF-0109-2015, Recope solicita que se cambie el precio de referencia internacional para el AV gas debido a que [...] Platts ha discontinuado la publicación de los precios códigos PTAHP09 y PTAQE00 [...] y que recomienda que se utilice la referencia [...] Gasoline UNL 93 waterbone, código Platts PGAIX00 + \$40,11 por barril [...].

El precio propuesto de referencia fue determinado por Recope a partir del contrato de importación vigente, en el que se establece un Premium de calidad de \$81,69 por barril. Sin embargo, debido a que este valor incluye los costos de flete y seguro, Recope propuso un ajuste de \$40,11 por barril el cual equivale al costo aproximado de la diferencia en el nivel de octanaje de la gasolina 93 y el AV gas que actualmente se comercializa en el país –folios 191 al 197-.

Siendo que se ha cumplido con el procedimiento establecido en la metodología para cambiar la referencia internacional considerada para este producto, se procedió a analizar la propuesta de Recope, (código PGAIX00 “Gasoline UNL 93 waterbone” + \$40,11 por barril). Mediante oficio 0197-IE-2015, se indicó que [...] las áreas de tarifas y calidad de hidrocarburos comparten con Recope que producto de que la publicación del precio que se toma como referencia para el AV gas se discontinuó, la realidad no se apega al precio que se está utilizando para fijar su tarifa, generándose una brecha importante entre ambos. [...] Llegándose a la conclusión de que [...] Al estar discontinuada la primera referencia que dispone la resolución RRG-9233-2008 (metodología vigente) para el AV gas, es necesario modificarla, la propuesta de Recope de que la referencia sea “Gasoline UNL 93 Waterborne, Código Platts PGAIX00 + \$40,11 por barril” no es posible validarla en este momento ya que con la información que se cuenta no se puede establecer la comparabilidad entre ambos productos. [...] En esa ocasión se propuso [...] establecer el precio de referencia del AV gas, se utilice el promedio ponderado de los precios de las compras más recientes [...].

Mediante oficio GAF-0151-2015, Recope objetó esta propuesta argumentando básicamente que violenta la metodología vigente ya que no es un precio de referencia y además no sería consistente determinar el precio de esa manera y la banda utilizando otro dato, reiterando su propuesta.

Considerando todo lo anteriormente expuesto por Recope se investigaron las posibles alternativas que nos proporciona la fuente de información Platts, determinando que el código DA416ZX está asociado al AV gas que se comercializa en Pasadena Houston en “rack” (entregados en cisternas).

Siendo que:

- a. No existe en este momento una publicación de Platts para el AV gas en isotanques ni para transacciones en volúmenes medianos o grandes.*
- b. La gasolina UNL 93, no puede ser comparable en sus características físico químicas con el AV gas.*
- c. No se cuenta con ninguna otra referencia que cumpla con las condiciones de comercialización que utiliza nuestro país para este producto. Ahora bien, siendo que la Autoridad Reguladora está obligada a fijar una tarifa, de conformidad con los artículos 15 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, es posible hacer uso de las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de la justicia, lógica o conveniencia, para cumplir con sus competencias.*

Se valida el código DA416ZX como la nueva referencia para el precio internacional de este producto.

Resumen de los PRi

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

| | PRi (\$/bbl) 9/1/2015 | PRi (\$/bbl) 13/2/2015 | Diferenci a (\$/bbl) | PRi (¢/l) ¹ 9/1/2015 | PRi (¢/l) ² 13/2/2015 | Diferenci a (¢/l) |
|-----------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------------------|--|----------------------|
| Gasolina súper | 57,013 | 66,590 | 9,577 | 193,558 | 225,269 | 31,711 |
| Gasolina plus 91 | 52,478 | 63,777 | 11,299 | 178,162 | 215,752 | 37,590 |
| Diésel 50 (0,005% S) | 66,240 | 72,699 | 6,459 | 224,885 | 245,934 | 21,049 |
| Diésel 15 de bajo azufre (15 ppm) | 66,389 | 72,847 | 6,459 | 225,390 | 246,437 | 21,047 |
| Diésel 0,50% S térmico | 61,400 | 67,906 | 6,506 | 208,454 | 229,720 | 21,267 |
| Keroseno | 66,069 | 70,379 | 4,310 | 224,303 | 238,085 | 13,783 |
| Búnker | 40,876 | 46,042 | 5,166 | 138,775 | 155,756 | 16,981 |
| Búnker de bajo azufre | 51,081 | 56,764 | 5,683 | 173,421 | 192,028 | 18,607 |
| IFO 380 | 64,705 | 44,795 | -19,910 | 219,674 | 151,537 | -68,137 |
| Asfaltos | 58,228 | 50,932 | -7,296 | 197,684 | 172,299 | -25,385 |
| Diésel pesado o gasóleo | 52,212 | 58,117 | 5,906 | 177,258 | 196,606 | 19,348 |
| Emulsión asfáltica | 36,269 | 32,661 | -3,608 | 123,134 | 110,489 | -12,645 |
| LPG (mezcla 70-30) | 22,316 | 24,257 | 1,941 | 75,762 | 82,059 | 6,297 |
| LPG (rico en propano) | 19,983 | 22,398 | 2,416 | 67,842 | 75,772 | 7,930 |
| Av-gas | 200,480 | 106,763 | -93,717 | 680,629 | 361,169 | -319,459 |
| Jet A-1 general | 66,069 | 70,379 | 4,310 | 224,303 | 238,085 | 13,783 |
| Nafta liviana | 49,504 | 64,527 | 15,023 | 168,065 | 218,290 | 50,225 |
| Nafta pesada | 49,924 | 64,947 | 15,023 | 169,491 | 219,711 | 50,220 |

Factor de conversión 1 barril = 158,987 litros

¹ Tipo de cambio: ¢539,76 /US\$

² Tipo de cambio: ¢537,84 /US\$

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-094-2014, así como el cambio de la referencia de precio del AV gas.

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 14,226% para el 2015 -para mantener un ingreso anual de ¢176 614 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 25,720% para mantener sus ingresos de ¢176 614 millones, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

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

| Productos | Ventas (en litros) | K = 25,720% Margen absoluto ¢ / litro | Ingresos ¢ |
|-------------------------|-------------------------------|--|------------------------|
| Gasolina súper | 555 046 193 | 57,940 | 27 050 020 832 |
| Gasolina plus 91 | 631 740 250 | 55,492 | 29 492 251 737 |
| Diésel 50 (0,005% S) | 1 116 797 981 | 63,255 | 54 946 647 034 |
| Diésel 0,50% S térmico | 20 001 836 | 59,085 | 825 679 475 |
| Keroseno | 7 613 129 | 61,236 | 351 569 912 |
| Búnker | 98 421 538 | 40,061 | 7 829 764 435 |
| Búnker bajo azufre | 229 918 876 | 49,390 | 9 172 599 260 |
| Asfalto | 63 367 562 | 44,316 | 5 495 153 124 |
| Diésel pesado o gasóleo | 8 339 271 | 50,568 | 503 968 493 |
| Emulsión asfáltica | 7 717 693 | 28,418 | 449 851 251 |
| LPG (mezcla 70-30) | 256 170 983 | 21,106 | 23 382 501 363 |
| Av-gas | 1 665 277 | 92,894 | 372 495 886 |
| Jet A-1 general | 205 026 455 | 61,236 | 16 305 388 807 |
| Nafta pesada | 571 623 | 56,510 | 25 192 876 |
| IFO 380 | 5 401 160 | 38,976 | 410 919 341 |
| TOTAL | 3 207 799 829 | | 176 614 003 826 |

La variación entre el cálculo presentado por Recope (25,698%) y el obtenido por esta Intendencia (25,720%), responde al cambio de referencia del precio internacional detallados en el apartado anterior.

3. Diferencial tarifario –rezago-

De acuerdo con la metodología vigente, el rezago tarifario Di que se debe incorporar a los precios de los combustibles hasta junio de 2015 fue aprobado mediante la resolución RIE-005-2015, publicada en el Alcance Digital N.º 4 de La Gaceta N.º 9, el 14 de enero de 2015. El monto de este rubro se presenta en el cuadro siguiente:

Cuadro N.º 3
Diferencial tarifario a aplicar hasta junio de 2015
-colones por litro-

| PRODUCTO | Rezago tarifario |
|------------------------|-------------------------|
| Gasolina súper | -15,24 |
| Gasolina plus 91 | -17,85 |
| Diésel 50 (0,005% S) | -11,27 |
| Diésel 0,50% S térmico | 0,00 |
| Búnker | 4,52 |
| Búnker de bajo azufre | -0,29 |
| Asfalto | 3,04 |
| LPG (mezcla 70-30) | -6,78 |
| LPG (rico en propano) | 0,00 |
| Av-gas | 51,54 |
| Jet A-1 general | -8,87 |

Nota: Los montos negativos corresponden a rebajas en las tarifas.

4. Subsidio a la flota pesquera nacional no deportiva

De acuerdo con la aplicación de la Ley N.º9134 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.º8436 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 enero.

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
-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- | 3,46 | 7,42 | 4,12 | | |
| Flete marítimo | 7,02 | 15,04 | 8,35 | 15,04 | 8,35 |
| Seguro marítimo | 0,18 | 0,39 | 0,22 | 0,39 | 0,22 |
| Costo marítimo | 0,38 | 0,81 | 0,45 | | |
| Pérdidas en tránsito | -0,12 | -0,26 | -0,14 | | |
| Servicio de la deuda | 3,30 | 7,08 | 3,93 | | |
| Líneas de crédito | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| Costos de trasiego almacenamiento y distribución | 9,37 | 20,08 | 11,14 | 20,08 | 11,14 |
| Costos de gerencias de apoyo | 13,87 | 29,71 | 16,48 | | |
| Inventario de seguridad en producto terminado | 2,49 | 5,33 | 2,96 | | |
| Inversión -depreciación | 5,59 | 11,98 | 6,65 | | |
| Transferencias | 1,13 | 2,42 | 1,34 | | |
| Total | 46,68 | 100,00 | 55,49 | 35,51 | 19,71 |
| Diésel | | | | | |
| Componente del margen | Margen total | % margen | Margen actual ajustado | Margen % pescadores | Margen ajustado pescadores |
| Margen de comercializador -Platt's- | 3,46 | 7,04 | 4,45 | | |
| Flete marítimo | 6,92 | 14,07 | 8,90 | 14,07 | 8,90 |
| Seguro marítimo | 0,21 | 0,42 | 0,27 | 0,42 | 0,27 |
| Costo marítimo | 0,39 | 0,80 | 0,50 | | |
| Pérdidas en tránsito | 0,18 | 0,36 | 0,23 | | |
| Servicio de la deuda | 3,49 | 7,09 | 4,48 | | |
| Líneas de crédito | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| Costos de trasiego almacenamiento y distribución | 9,89 | 20,09 | 12,71 | 20,09 | 12,71 |
| Costos de gerencias de apoyo | 13,87 | 28,19 | 17,83 | | |
| Inventario de seguridad en producto terminado | 3,74 | 7,60 | 4,81 | | |
| Inversión -depreciación | 5,93 | 12,05 | 7,62 | | |
| Transferencias | 1,13 | 2,30 | 1,45 | | |
| Total | 49,20 | 100,00 | 63,25 | 34,58 | 21,87 |

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.

Por consiguiente, las tarifas propuestas de gasolina plus incluirían un margen de comercialización de Recope de ¢55,49 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 ¢19,71 por litro, generando un diferencial de ¢35,78 por litro.

Para el caso del diésel, las tarifas propuestas incluirían un margen de comercialización de Recope de ¢63,25 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 ¢21,87 por litro, generando un diferencial de ¢41,38 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 80 al 87 -.

Cuadro N.º 5
Diferencia entre el PRI y el precio facturado en enero de 2015

| Facturas pagadas en el último mes | Producto | Invoice Date | \$/ BBL | BBL | Total amount \$ | Beneficiario | Embarque |
|-----------------------------------|--|----------------|-------------|------------|-----------------|-------------------------------------|------------|
| | Diésel | 01/01/2015 | 65,449 | 284 685,90 | 18 632 511,47 | ATLANTIC TRADING AND MARKETING INC. | 001P022015 |
| | Diésel | 13/01/2015 | 65,217 | 85 111,07 | 5 550 710,49 | GLENCORE LTD. | 005D022015 |
| | Diésel | 21/01/2015 | 61,504 | 284 765,87 | 17 514 294,86 | ATLANTIC TRADING AND MARKETING INC | 008P032015 |
| | Diésel | 30/01/2015 | 62,401 | 86 258,54 | 5 382 653,66 | GLENCORE LTD | 012D032015 |
| | Gas plus RON 91 | 02/01/2015 | 51,978 | 137 800,20 | 7 162 608,17 | VALERO MARKETING AND SUPPLY CO. | 130M042014 |
| | Gas plus RON 91 | 26/01/2015 | 50,640 | 150 032,52 | 7 597 693,15 | VALERO MARKETING AND SUPPLY CO. | 009M062015 |
| | Gas plus RON 91 | 22/01/2015 | 53,483 | 50 019,75 | 2 675 188,89 | VALERO MARKETING AND SUPPLY CO. | 011M072015 |
| | Gas plus RON 91 | 16/01/2015 | 49,969 | 44 828,17 | 2 240 000,48 | VALERO MARKETING AND SUPPLY CO. | 007M052015 |
| | Diferencial de precios promedio | | | | | | |
| Producto | Pri promedio facturado \$ | Pri vigente \$ | dif /BBL \$ | dif /L \$ | dif /L (*) | | |
| Diésel | 63,551 | 66,240 | -2,689 | -0,017 | -9,10 | | |
| Gas plus RON 91 | 51,415 | 52,478 | -1,063 | -0,007 | -3,60 | | |

(*) Tipo de cambio: ¢537,84/US\$

c. Subsidio total a pescadores:

Como resultado de lo anterior, el siguiente cuadro muestra el subsidio por litro del mes de enero de 2015 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 -
enero de 2015- en colones por litro

| Componentes del Si de gasolina plus pescadores | | Componentes del Si de diésel pescadores | |
|---|---------------|--|---------------|
| Pri –facturación- | -3,60 | Pri –facturación- | -9,10 |
| K | -35,79 | K | -41,38 |
| Di | 17,85 | Di | 11,27 |
| Sgp | -21,53 | Sdp | -39,21 |

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
-enero en colones por litro-

| Gasolina Plus | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|----------------|-----------------|-------------|--------------------------|
| Detalle | Precio referencia Pri + (²) | K + (¹) | Di + (³) | Si = | Precio pescadores |
| Precio propuesto sin subsidio | 215,752 | 55,492 | -17,855 | 0,000 | 253,390 |
| Precio propuesto con subsidio | 215,752 | 55,492 | -17,855 | -21,527 | 231,862 |
| Diésel | | | | | |
| Detalle | Precio referencia Pri + (²) | K + (¹) | Di + (³) | Si = | Precio pescadores |
| Precio propuesto sin subsidio | 245,934 | 63,255 | -11,267 | 0,000 | 297,922 |
| Precio propuesto con subsidio | 245,934 | 63,255 | -11,267 | -39,209 | 258,713 |

¹ RIE-014-2014, publicada en el Alcance N.º 11 de La Gaceta N.º 67 del 4 de abril de 2014.

² K propuesta actualizada con precios de referencia de febrero.

³ Actualización de rezago según RIE-005-2015, publicada en Alcance Digital N.º 4 de La Gaceta N.º 9 el 14 de enero de 2015.

Una vez obtenido el monto del subsidio para pescadores por litro de diésel y gasolina, éste se multiplica por las ventas reales del mes de enero de 2015 de esos productos, 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 enero 2015

| Subsidio | Subsidio ¢ / litro | Ventas reales a pescadores enero 2015 en litros | Subsidio a pescadores enero 2015 en colones |
|------------------|-------------------------------|--|--|
| Gasolina plus 91 | -21,53 | 753 311 | -16 216 811,44 |
| Diésel | -39,21 | 2 333 857 | -91 509 299,91 |
| Total | | | -107 726 111,35 |

De conformidad con el cuadro anterior, el subsidio total a pescadores fue de ¢107 726 111,35 durante el pasado mes de enero.

e. Efecto en los demás precios:

El subsidio total otorgado a los pescadores se distribuye proporcionalmente, según las ventas estimadas de marzo de 2015, 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 marzo de 2015 -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 ^{3/} por producto -VTSi

| Producto | Recope: ventas enero 2014, ^{a/} | | Subsidio total: VTSi colones | Ventas marzo 2015 VTPi,t ^{c/} | Subsidio /litro Si,t |
|-------------------------------|--|-------------------------------|---|---|---------------------------------|
| | Litros | Relativo ^{b/} | | | |
| Gasolina súper | 42 391 557 | 17,540 | 18 900 545 | 44 009 827 | 0,429 |
| Gasolina plus | 49 647 265 | 20,543 | 22 134 555 | 51 568 333 | 0,429 |
| Gasolina plus para pescadores | 753 311 | | -16 215 858 | 668 435 | -21,527 |
| Diésel | 89 770 221 | 37,144 | 40 018 137 | 100 849 736 | 0,397 |
| Diésel para pescadores | 2 333 857 | | -91 505 884 | 2 163 347 | -39,209 |
| Diésel 0,50% S térmico | - | - | - | - | - |
| Keroseno | 711 648 | 0,294 | 322 999 | 666 156 | 0,485 |
| Búnker | 9 358 874 | 3,872 | 4 177 236 | 8 904 385 | 0,469 |
| Búnker bajo azufre | 0 | 0,000 | 0 | 15 001 536 | 0,000 |
| IFO 380 | 156 252 | 0,065 | 69 645 | 0 | 0,000 |
| Asfaltos | 6 978 186 | 2,887 | 3 116 117 | 9 150 449 | 0,341 |
| Diésel pesado o gasóleo | 590 591 | 0,244 | 269 042 | 955 111 | 0,282 |
| Emulsión asfáltica | 658 239 | 0,272 | 299 194 | 1 085 086 | 0,276 |
| LPG -mezcla 70-30 | 21 876 502 | 9,052 | 9 756 586 | 22 115 728 | 0,441 |
| Av-gas | 135 882 | 0,056 | 66 369 | 149 448 | 0,444 |
| Jet-A1 general | 19 375 089 | 8,017 | 8 641 658 | 19 104 832 | 0,452 |
| Nafta pesada | 30 290 | 0,013 | 19 305 | 40 065 | 0,482 |
| Total | 244 767 765 | 100,000 | | 276 432 474 | |

^{a/} Ventas reales con datos enviados por Recope mensualmente.

^{b/} No incluye ventas a pescadores.

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

^{d/} Ventas estimadas. Las ventas de bunker, asfaltos, emulsión, diésel pesado, bunker y diésel 0,50% S térmico fueron suministradas por Recope.

^{e/} Debido a que para el mes de marzo 2015 no se estiman ventas de IFO-380, el monto del subsidio correspondiente (¢69 645) se distribuyó entre los demás productos.

Es importante indicar que todos los cálculos se realizaron con facturación de compra de combustible real de enero de 2015 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 las diferencias en las estimaciones de ventas para marzo.

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 | | Margen | Rezago | Subsidio | Precio |
|---|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| | Actual | | K=25,720% | Tarifario | Si | Plantel |
| | \$/ bbl | ¢ / litro | ¢ / litro | ¢ / litro | ¢ / litro | -sin impuesto- |
| Gasolina súper ¹ | 66,590 | 225,269 | 57,940 | -15,241 | 0,429 | 268,398 |
| Gasolina plus 91 ¹ | 63,777 | 215,752 | 55,492 | -17,855 | 0,429 | 253,819 |
| Gasolina plus 91 pescadores ¹ | 63,777 | 215,752 | 55,492 | -17,855 | -21,527 | 231,862 |
| Diésel 50 -0,005% S ¹ | 72,699 | 245,934 | 63,255 | -11,267 | 0,397 | 298,319 |
| Diésel 50 pescadores ¹ | 72,699 | 245,934 | 63,255 | -11,267 | -39,209 | 258,713 |
| Diésel de bajo azufre -15 ppm ⁻¹ | 72,847 | 246,437 | 63,384 | -11,267 | 0,000 | 298,555 |
| Diésel 0,50% S térmico ¹ | 67,906 | 229,720 | 59,085 | 0,000 | 0,000 | 288,805 |
| Keroseno ¹ | 70,379 | 238,085 | 61,236 | 0,000 | 0,485 | 299,806 |
| Búnker ¹ | 46,042 | 155,756 | 40,061 | 4,517 | 0,469 | 200,802 |
| Búnker de bajo azufre ¹ | 56,764 | 192,028 | 49,390 | -0,293 | 0,000 | 241,126 |
| IFO 380 | 44,795 | 151,537 | 38,976 | 0,000 | 0,000 | 190,513 |
| Asfalto | 50,932 | 172,299 | 44,316 | 3,042 | 0,341 | 219,998 |
| Diésel pesado o gasóleo ¹ | 58,117 | 196,606 | 50,568 | 0,000 | 0,282 | 247,456 |
| Emulsión asfáltica | 32,661 | 110,489 | 28,418 | 0,000 | 0,276 | 139,183 |
| LPG -mezcla 70-30 ⁻¹ | 24,257 | 82,059 | 21,106 | -6,783 | 0,441 | 96,823 |
| LPG -rico en propano ⁻¹ | 22,398 | 75,772 | 19,489 | -6,783 | 0,000 | 88,478 |
| Av-gas | 106,763 | 361,169 | 92,894 | 51,542 | 0,444 | 506,050 |
| Jet A-1 general ¹ | 70,379 | 238,085 | 61,236 | -8,873 | 0,452 | 290,900 |
| Nafta liviana ¹ | 64,527 | 218,290 | 56,145 | 0,000 | 0,000 | 274,435 |
| Nafta pesada ¹ | 64,947 | 219,711 | 56,510 | 0,000 | 0,482 | 276,704 |

¹ Fuente: Platt's

² Rezago tarifario a aplicar hasta junio de 2015, según RIE-005-2015.

Tipo de cambio: ¢537,84/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 38836-H, publicado a La Gaceta N.º 21 del 30 de enero de 2015, 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 | 246,25 |
| Gasolina plus 91 | 235,00 |
| Diésel 50 -0,005% S | 139,25 |
| Asfalto | 47,25 |
| Emulsión asfáltica | 35,50 |
| Búnker | 23,00 |
| LPG -mezcla 70-30 | 47,25 |
| Jet A-1 general | 140,75 |
| Av-gas | 235,00 |
| Keroseno | 67,25 |
| Diésel pesado o gasóleo | 45,75 |
| Nafta pesada | 33,75 |
| Nafta liviana | 33,75 |

Fuente: Decreto Ejecutivo N.º 38836-H, publicado en el diario La Gaceta N.º 21 del 30 de enero de 2015

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 Platt's. 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.

A la desviación estándar obtenida se le 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 | 0,089 | 48,107 | 151,537 | 38,976 | 0,000 | 0,000 | 142,406 | 238,619 |
| AV – GAS | 0,154 | 82,917 | 361,169 | 92,894 | 51,542 | 0,444 | 423,133 | 588,967 |
| JET FUEL | 0,123 | 66,092 | 238,085 | 61,236 | -8,873 | 0,452 | 224,809 | 356,992 |

Tipo de cambio: ¢537,84/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. Además, del cambio en el precio de referencia del AV gas según se indicó.

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 final ¹ |
|---|--------------------------------|---|
| Precio en plantel | | 437,805 |
| Precio en estación de servicio ² | | 494,000 |
| Precio de venta para el comercializador sin punto Fijo ³ | 298,555 | 441,551 |

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.

La variación entre el cálculo presentado por Recope y el obtenido por esta Intendencia corresponde a que Recope aplicó a este producto un subsidio de -39,171 sin ninguna explicación ni validez.

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 variación del precio internacional de referencia, a pesar de la ligera disminución en el tipo de cambio (Cuadro N.º 14).

Cuadro N.º 14
Composición de las diferencias entre el precio internacional de la fijación actual y anterior (RIE-011-2015)

| Producto | Efecto precio internacional | Efecto del tipo de cambio | Diferencias |
|-------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--------------------|
| Gasolina súper | 32,52 | -0,80 | 31,71 |
| Gasolina plus 91 | 38,36 | -0,77 | 37,59 |
| Diésel | 21,93 | -0,88 | 21,05 |
| Diésel 15 | 21,93 | -0,88 | 21,05 |
| Diésel térmico | 22,09 | -0,82 | 21,27 |
| Keroseno | 14,63 | -0,85 | 13,78 |
| Búnker | 17,54 | -0,56 | 16,98 |
| Búnker de bajo azufre | 19,29 | -0,69 | 18,61 |
| IFO 380 | -67,60 | -0,54 | -68,14 |
| Asfalto | -24,77 | -0,62 | -25,38 |
| Diésel pesado o gasóleo | 20,05 | -0,70 | 19,35 |
| Emulsión asfáltica | -12,25 | -0,39 | -12,64 |
| LPG | 6,59 | -0,29 | 6,30 |
| LPG -rico en propano | 8,20 | -0,27 | 7,93 |
| Av-gas | -318,17 | -1,29 | -319,46 |
| Jet A-1 general | 14,63 | -0,85 | 13,78 |
| Nafta liviana | 51,00 | -0,78 | 50,23 |
| Nafta pesada | 51,00 | -0,78 | 50,22 |

III. POSICIONES A LA SOLICITUD TARIFARIA

Según el informe 0719-DGAU-2015 del 26 de febrero de 2015, la Dirección General de Atención del Usuario remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que las oposiciones admitidas fueron presentadas por la Asociación Cámara de Pescadores Armadores y Actividades Afines de Guanacaste, Cámara Puntarenense de Pescadores, Cámara Nacional de la Industria Palangrera, Asociación Cámara de Pescadores de Quepos, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales de Puntarenas, Asociación Líderes Limonenses del Sector Pesquero, Asociación Unión Independiente de Pescadores Camaroneros, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales del Pacífico Sur. Asimismo, que la oposición presentada por la señora Luz Marina Chacón Morales fue rechazada mediante resolución de la Dirección General de Atención al Usuario 720-DGAU-2015 –corre agregado al expediente-.

En resumen, las oposiciones de la Asociación Cámara de Pescadores Armadores y Actividades Afines de Guanacaste, la Cámara Puntarenense de Pescadores, la Cámara Nacional de la Industria Palanguera, Asociación Cámara de Pescadores de Quepos, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales de Puntarenas, Asociación Líderes Limonenses del Sector Pesquero, Asociación Unión Independiente de Pescadores Camaroneros, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales del Pacífico Sur, indican:

1. Que según la Ley 9134, no se requiere establecer ninguna metodología para cálculo del precio de los combustibles para los pescadores, por lo que debe de ser excluida del actual modelo tarifario utilizado por la Aresep.
2. Para el cálculo del precio a la flota pesquera no deportiva, se debe de sumar al precio real facturado los gastos de flete, seguro marítimo y costo de almacenamiento del margen de operación de Recope y no utilizar el precio FOB de referencia. En consecuencia es un grave error la utilización en el parámetro PRi vigente (PRi mes anterior) ya que este es utilizado para el cálculo del precio en general. Para el

cálculo del precio del combustible al pescador tendría que aplicársele, a lo sumo, el precio utilizado para el pescador del mes anterior.

Se le indica a la Asociación Cámara de Pescadores Armadores y Actividades Afines de Guanacaste, la Cámara Puntarenense de Pescadores, la Cámara Nacional de la Industria Palanguera, Asociación Cámara de Pescadores de Quepos, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales de Puntarenas, Asociación Líderes Limonenses del Sector Pesquero, Asociación Unión Independiente de Pescadores Camaroneros, Asociación Cámara de Pescadores Artesanales del Pacífico Sur, que:

- 1. Mediante la resolución RRG-9233-2008, se estableció el modelo ordinario y extraordinario para la fijación de precios de los combustibles en plantel y al consumidor final, vigente a la fecha, en la cual se define la variable Si, cuya definición es: [...]Si: Subsidio específico por tipo de combustible otorgado por el Estado y aplicado al combustible hasta que se demuestre oficialmente que el monto de subsidio será trasladado a la Refinadora Costarricense de Petróleo; o bien el subsidio cruzado que por disposición de ARESEP se indique que se deba establecer entre productos. Para el caso del subsidio aprobado por la Asamblea Legislativa, se podrá aplicar sobre los valores parciales que transfiera el Ministerio de Hacienda a RECOPE [...] Asimismo define el procedimiento mediante el que se ajustará dicha variable, a saber: [...] Si: Este factor se aplicará al precio del combustible siguiendo el procedimiento extraordinario de ajuste de precio establecido en el presente modelo. La revisión del cálculo de Si se realizará en la misma fecha en que se realice la revisión extraordinaria del PRI. [...]. En este sentido es claro que en cumplimiento de las competencias exclusivas y excluyentes que posee esta Autoridad Reguladora en cuanto a la fijación de tarifas de los servicios regulados, debe definir los mecanismos que utilizará para determinar oportunamente las tarifas y así lo hizo en este caso. Por lo que el cálculo de las tarifas de la flota pesquera nacional no deportiva y su respectivo subsidio debe hacerse siguiendo los plazos y el mecanismo definido para las fijaciones extraordinarias.*
- 2. Con respecto al uso del precio real en el cálculo tarifario, se les indica que dentro del subsidio se determina un diferencial entre el precio FOB vigente del mes anterior y el precio real facturado, debido a que la información de compra de combustible por las fechas de corte del procedimiento extraordinario no siempre se encuentran disponibles para Recope. Según lo indica la resolución RIE-084-2013 donde se determinó el procedimiento de cálculo de este subsidio, se indica que [...] Se calculan las diferencias entre los precios FOB vigentes en el mes anterior a la fecha de este informe, respecto a los precios facturados de los embarques recibidos ese mismo mes [...]. En consecuencia lo que se persigue con este cálculo es efectivamente incorporar a estas tarifas el ajuste por la diferencia entre el precio de referencia y el realmente comprado, no obstante como ya se indicó existe imposibilidad de contar con los datos de manera más oportuna.*

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. Rechazar la solicitud de Recope de utilizar la *Gasoline UNL 93 waterbone, código Platts PGAIX00 + \$40,11 por barril* como referencia internacional para calcular el precio internacional del Av gas.
- II. 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⁾ | 268,398 | 514,648 |
| Gasolina plus 91 ⁽¹⁾ | 253,819 | 488,819 |
| Diésel 50 -0,005% S ⁽¹⁾ | 298,319 | 437,569 |
| Diésel 15 -15 ppm ⁽¹⁾ | 298,555 | 437,805 |
| Diésel térmico -0,50% S ⁽¹⁾ | 288,805 | 428,055 |
| Keroseno ⁽¹⁾ | 299,806 | 367,056 |
| Búnker ⁽²⁾ | 200,802 | 223,802 |
| Búnker de bajo azufre ⁽²⁾ | 241,126 | 264,126 |
| IFO 380 ⁽²⁾ | 190,513 | 190,513 |
| Asfalto AC-20, AC-30, AC-40, PG-70 ⁽²⁾ | 219,998 | 267,248 |
| Diésel pesado o gasóleo ⁽²⁾ | 247,456 | 293,206 |
| Emulsión asfáltica AC-RL y AC-RR ⁽²⁾ | 139,183 | 174,683 |
| LPG -mezcla 70-30- | 96,823 | 144,073 |
| LPG -rico en propano- | 88,478 | 135,728 |
| Av-gas ⁽¹⁾ | 506,050 | 741,550 |
| Jet A-1 general ⁽¹⁾ | 290,900 | 431,650 |
| Nafta liviana ⁽¹⁾ | 274,435 | 308,185 |
| Nafta pesada ⁽¹⁾ | 276,704 | 310,454 |

⁽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.º 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-079-2014 del 24 de octubre de 2014 publicada en el Alcance digital N.º 61 de La Gaceta N.º 208 del 29 de octubre de 2014.

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

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

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

| PRODUCTOS | Precio Plantel sin impuesto |
|---------------------|------------------------------------|
| Gasolina plus 91 | 231,862 |
| Diésel 50 -0,005% S | 258,713 |

⁽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.

c. 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⁾ | 570,00 |
| Gasolina plus 91 ⁽¹⁾ | 545,00 |
| Diésel 50 -0,005% S- ⁽¹⁾ | 493,00 |
| Keroseno ⁽¹⁾ | 423,00 |
| Av-gas ⁽²⁾ | 757,00 |
| Jet A-1 general ⁽²⁾ | 447,00 |

⁽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.

d. 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 ⁽¹⁾ |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| Gasolina súper | 518,394 |
| Gasolina plus 91 | 492,565 |
| Diésel 50 -0,005% S | 441,315 |
| Keroseno | 370,802 |
| Búnker | 227,548 |
| Asfaltos AC-20, AC-30, AC-40, PG-70 | 270,994 |
| Diésel pesado o gasóleo | 296,952 |
| Emulsión asfáltica AC-RL y AC-RR | 178,429 |
| Nafta liviana | 311,931 |
| Nafta pesada | 314,200 |

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

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

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

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

| TIPOS DE ENVASE | PRECIO A FACTURAR POR EL ENVASADOR ⁽²⁾ | PRECIO A FACTURAR POR DISTRIBUIDOR Y AGENCIAS ⁽³⁾ | PRECIO A FACTURAR POR DETALLISTAS ⁽⁴⁾ |
|---|---|--|--|
| TANQUES FIJOS -por litro- | 201,098 | (*) | (*) |
| CILINDRO DE 8,598 Litros | 1 729,00 | 2,177 00 | 2,692 00 |
| CILINDRO DE 17,195 Litros | 3 458,00 | 4,354 00 | 5,385 00 |
| CILINDRO DE 21,495 Litros | 4 323,00 | 5,443 00 | 6,731 00 |
| CILINDRO DE 34,392 Litros | 6 916,00 | 8,709 00 | 10,770 00 |
| CILINDRO DE 85,981 Litros | 17 291,00 | 21,772 00 | 26,925 00 |
| ESTACION DE SERVICIO -por litro- ⁽⁵⁾ | | (*) | 249,00 |

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

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

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

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de 52,121/litro establecido mediante resolución RIE-021-2015 del 27 de febrero de 2015.

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de 59,934/litro establecido mediante resolución RIE-021-2015 del 27 de febrero de 2015.

⁽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.

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

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

| TIPOS DE ENVASE | PRECIO A FACTURAR POR EL ENVASADOR ⁽²⁾ | PRECIO A FACTURAR POR DISTRIBUIDOR Y AGENCIAS ⁽³⁾ | PRECIO A FACTURAR POR DETALLISTAS ⁽⁴⁾ |
|---|---|--|--|
| TANQUES FIJOS -por litro- | 192,753 | (*) | (*) |
| CILINDRO DE 8,598 Litros | 1,657 00 | 2,105 00 | 2,621 00 |
| CILINDRO DE 17,195 Litros | 3,314 00 | 4,211 00 | 5,241 00 |
| CILINDRO DE 21,495 Litros | 4,143 00 | 5,264 00 | 6,552 00 |
| CILINDRO DE 34,392 Litros | 6,629 00 | 8,422 00 | 10,483 00 |
| CILINDRO DE 85,981 Litros | 16,573 00 | 21,054 00 | 26,208 00 |
| ESTACION DE SERVICIO -por litro- ⁽⁵⁾ | | (*) | 241,00 |

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

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

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

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de 52,121/litro establecido mediante resolución RIE-021-2015 del 27 de febrero de 2015.

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de 59,934/litro establecido mediante resolución RIE-021-2015 del 27 de febrero de 2015.

⁽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.

- III. 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 | 0,089 | 48,107 | 151,537 | 38,976 | 0,000 | 0,000 | 142,406 | 238,619 |
| AV – GAS | 0,154 | 82,917 | 361,169 | 92,894 | 51,542 | 0,444 | 423,133 | 588,967 |
| JET FUEL | 0,123 | 66,092 | 238,085 | 61,236 | -8,873 | 0,452 | 224,809 | 356,992 |

(*) Tipo de cambio: 537,84/US\$

- IV. 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-**

| DIÉSEL 15 | Precio Plantel sin Impuesto | Precio Consumidor final ¹ |
|--|--------------------------------|--------------------------------------|
| Precio en plantel | | 437,805 |
| Precio en estación de servicio ² | | 494,000 |
| Precio de venta para el comercializador sin punto Fijo ³ | 298,555 | 441,551 |

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.

- I. Indicar a Recope lo siguiente:
- a. 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.
 - b. Dentro de los primeros quince días naturales 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.
 - c. Como máximo 3 días hábiles después del segundo viernes de cada mes debe presentar la serie mensual del precio de referencia del asfalto.

- d. 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.
 - e. Presentar copia certificada de los contratos o carteles adjudicados de compra de combustibles a más tardar un mes después de formalizado el documento.
 - f. 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.) el detalle de las fuentes de información y de los cálculos efectuados (fórmulas explícitas).
 - g. 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 anexas la información sobre las ventas estimadas, por producto, que el Instituto Costarricense de Electricidad les envía.
- II. Los precios indicados rigen a partir del día siguiente a la publicación de la presente resolución 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.

Nota: Los precios fijados en esta resolución modifican los fijados mediante resolución RIE-021-2015.

JUAN MANUEL QUESADA
INTENDENTE DE ENERGIA

OMCA

1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 28517.—C-834310.—(IN2015015246).

RPVGPFGPEKC'FG'VTCPURQTVG

012-RIT-2015

San José, a las 15:00 horas del 20 de febrero de 2015

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES NAVARRO S.A. EN SU CALIDAD DE PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD AUTOBÚS PARA LA RUTA 660.

EXPEDIENTE ET-161-2014

RESULTANDO QUE:

- I. La empresa Autotransportes Navarro S.A. cuenta con el título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta 660 descrita como: San Vito-El Ceibo-Piedra Pintada y viceversa, según acuerdo en artículo 6.1 de la Sesión Ordinaria 06-2006 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 26 de enero de 2006 (folio 26 al 29).
- II. La Intendencia de Transporte mediante la resolución 121-RIT-2014 dictada el 10 de octubre de 2014 y publicada en el Diario Oficial La Gaceta 199 del 16 de octubre de 2014, fija las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 660.
- III. El 20 de noviembre de 2014 el señor Marvin Delgado Rodríguez, mayor, divorciado, empresario, vecino de San Vito, cédula de identidad 1-638-660, en su condición de apoderado generalísimo de la empresa Autotransportes Navarro S.A., presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de ajuste de incremento de un 170% sobre las tarifas vigentes de la ruta 660 (folios 1 al 110).
- IV. La Intendencia de Transporte mediante oficio 1083-IT-2014 / 87500 del 25 de noviembre de 2014, otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 111).
- V. La convocatoria a audiencia pública se publica en los diarios: La Extra y La Teja del 12 de diciembre de 2014 (folio 129), y en La Gaceta N° 240 del 12 de diciembre de 2014 (folio 128).
- VI. La audiencia pública se realiza el día 22 de enero del 2015 en el Salón Pastoral de la Parroquia de San Vito de Coto Brus, ubicado en el centro de San Vito, Coto Brus, Puntarenas.
- VII. Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 293-DGAU-2015 / 2283 del 27 de enero de 2015 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 146 al 147), y según el acta de la audiencia pública N° 05-2015 (folios 139 al 145); se presentaron las siguientes oposiciones:

1) Oposición: Luis Ángel Rodríguez Elizondo, cédula de identidad 6-148-725.

Observaciones: Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. No presentó escrito.

- Se opone porque el aumento solicitado es muy elevado y por razones socioeconómicas la mayoría de la comunidad se verá muy afectada.
- Solicita que ARESEP se ponga la mano en el corazón.

2) Oposición: Bolívar Guadamúz Chaves, cédula de identidad 6-139-0455.

Observaciones: Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. No presentó escrito.

- Es injusta una alza tarifaria de la magnitud solicitada. Es preocupante para la comunidad afrontar ese aumento.

3) Oposición: Giovanni Rodríguez Elizondo, cédula de identidad 6-0191-0249.

Observaciones: Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. No presentó escrito.

- El aumento solicitado es exagerado. La comunidad es pobre, gente humilde trabajadora que usa el servicio para ir al trabajo; no puede pagar tarifas tan altas.
- Nuestros cálculos indican que a lo máximo podríamos pagar 450 colones a Piedra Pintada.
- La disminución del precio del combustible debe reflejarse en el estudio tarifario.
- No es posible que pretendan que paguemos un pasaje mayor que los cobrados a otros lugares que recorren mucho más kilometraje que nosotros.
- Los buses no están actualizados con papeles al día, rampas, etc.
- Hace tiempo se viene pagando más de la tarifa autorizada y hace poco volvieron a cobrar la tarifa autorizada.
- Viajan más personas que las indicadas por la empresa, los buses van sobrecargados.
- Debe definirse si la carrera es hasta el Hospital o al centro de San Vito.

4) Oposición: Arnaldo Porras Jiménez, cédula de identidad 6-274-0337.

Observaciones: Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. No presentó escrito.

- Apoya y reitera lo dicho por anteriores opositores.
- Recalca que los buses usados realmente no son los indicados en el estudio, ninguno tiene rampa.
- La demanda es mayor que la reportada.
- Aumento desproporcionado no es posible pagarlo a la comunidad que es pobre, gente humilde trabajadora que usa el servicio para ir al trabajo.
- La empresa estuvo cobrando 350 colones y luego bajaron a los 250 colones autorizados.

5) Oposición: Elí Miranda Masis, cédula de identidad 4-0096-0479.

Observaciones: Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. No presentó escrito.

- Son dos rutas diferentes: una San Vito-Ceibo con 7 kilómetros y la otra San Vito-Piedra Pintada con otro kilometraje y con pésimo servicio.
- Mal servicio: no hay carreras los sábados ni feriados por la mañana.
- Han cobrado otra tarifa mayor que los 250 aprobados eso es causal de multa.
- Aumento desproporcionado no es posible pagarlo a la comunidad que es pobre, gente humilde trabajadora que usa el servicio para ir al trabajo, los niños a clases y gente para el hospital.
- Estamos dispuestos a pagar 350 colones pero no más.

6) Oposición: Asociación de Desarrollo Integral de el Ceibo de San Vito, Coto Brus, cédula jurídica: 3-002-066397.

Observaciones: No hizo uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (folios 134-136).

- El recorrido es de 7 kilómetros. Existen otras rutas con distancias mucho mayores, como San Vito-Ciudad Neily o San Vito-Mellizas que cobran tarifas menores a las propuestas.
- Hace más de un año la empresa cobra 300 colones y la tarifa autorizada es de 250 colones.
- Se requieren más horarios y más adecuados a las necesidades de los usuarios.
- El monto de ajuste solicitado es exorbitante y más si consideramos que los combustibles están bajando de precio.
- Si la empresa no puede operar con tarifas actuales entonces que renuncie.

VIII. En cumplimiento de los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.

IX. La referida solicitud fue analizada por la actual Intendencia de Transporte produciéndose el informe con oficio 122-IT-2015 / 4312 del 12 de febrero de 2015, que corre agregado al expediente.

X. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO QUE:

I. Del oficio 122-IT-2015 / 4312 del 12 de febrero de 2015, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

1. Variables utilizadas:

| VARIABLES | ARESEP | EMPRESA | Dif. absoluta | Dif. % |
|-------------------------------|---------------|----------------|----------------------|---------------|
| Demanda Neta | 10.986 | 10.986 | 0 | 0,00% |
| Distancia (Km/carrera) | 15,92 | 17,20 | - 1,28 | -7,44% |
| Carreras | 131,92 | 151,67 | - 19,75 | -13,02% |
| Flota | 2 | 2 | 0 | 0,00% |
| Tipo de Cambio | 542,11 | 542,70 | - 0,59 | -0,11% |
| Precio combustible | 522,00 | 636,00 | - 114,00 | -17,92% |
| Tasa de Rentabilidad | 16,78% | 16,58% | 0,20% | 1,21% |
| Valor del Bus \$ | 36.148 | 103.000 | - 66.852 | -64,9% |
| Valor del Bus ¢ | 19.596.320 | 55.898.100 | - 36.301.780 | -64,9% |
| Edad promedio de flota (años) | 5,50 | 5,50 | 0 | 0,00% |

1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda).

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

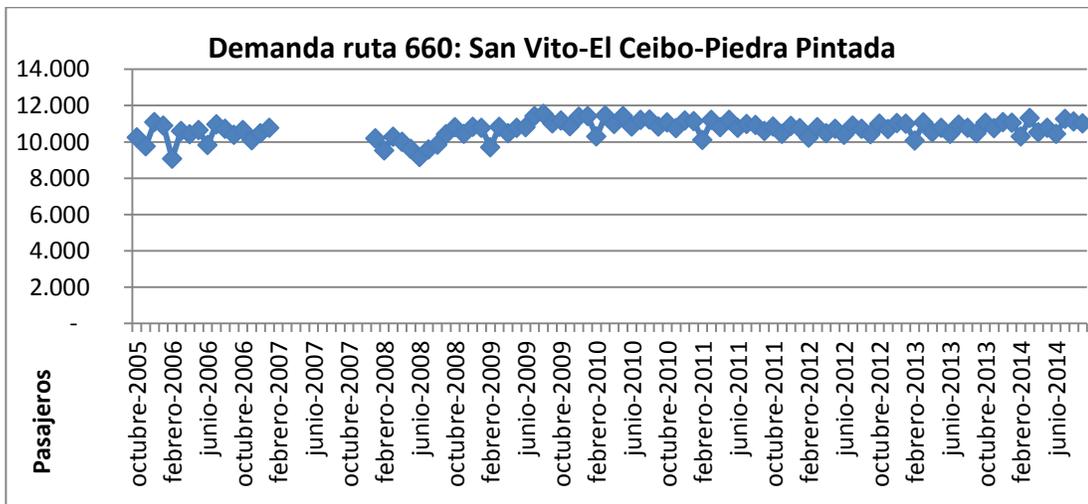
- El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.
- El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución RRG-8148-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.
- El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).

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

La empresa Autotransportes Navarro S.A. corre el modelo con la demanda promedio mensual según sus estadísticas presentadas ante la ARESEP entre octubre 2013 a setiembre 2014. La demanda promedio fue de 10.986 pasajeros/mes.

La Intendencia de Transporte, de acuerdo con las estadísticas presentadas por el operador, calcula 10.891 pasajeros mensuales en promedio para el período entre octubre 2013 - setiembre 2014, usando el criterio de tomar en cuenta las correcciones reportadas por el operador, únicamente cuando estas son mayores que el dato anterior.

Este es el primer estudio tarifario individual que se hace a esta ruta, el histórico de demanda registrada se muestra en el siguiente gráfico:



Al respecto ha sido criterio de la Junta Directiva de esta Autoridad Reguladora que:

“(...) En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12

meses previos al estudio. De igual forma se debe considerar que, el cálculo tarifario en aquellas rutas con fraccionamientos de la tarifa requiere; -en el caso de que las estadísticas de demanda no estén separadas, en concordancia con esa estructura tarifaria- de la determinación de la cantidad de pasajeros equivalente a tarifa máxima (ingresos tarifarios dividido entre la cantidad de pasajeros), para lo que se cotejan los datos de pasajeros e ingresos de las estadísticas reportadas por la empresa con los estados financieros.” (Resolución RJD-043-2012 de 7 de junio de 2012, ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014).

Así las cosas, según el procedimiento establecido y lo ordenado por la Junta Directiva, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 10.986 pasajeros por mes correspondiente al promedio de usado por la empresa en su solicitud de fijación tarifaria.

1.2 Distancia.

La distancia se calcula con base en los datos de la inspección de campo realizada por la Intendencia de Transporte, según acta de inspección de 25 de setiembre de 2006 (RA-208).

La distancia por carrera medida por ARESEP, que se usará en este estudio, es de 15,92 km producto de ponderar los dos recorridos autorizados: San Vito-El Ceibo (14,0 km) y San Vito-Piedra Pintada (17,2 km) por sus correspondientes carreras. La distancia por carrera usada por la empresa en su corrida del modelo tarifario es de 17,2 km.

1.3 Carreras.

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

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

Con base en los horarios establecidos según acuerdo 6 de la sesión 2690 de la antigua Comisión Técnica de Transportes, del 10 de marzo de 1992 (folios 31 al 32), se calcula un promedio mensual de 152,18 carreras autorizadas. Según estadísticas presentadas por la empresa al RA-208, correspondiente al periodo entre octubre 2013 y setiembre 2014, el promedio fue de 131,92 carreras/mes tomando en cuenta las correcciones correspondientes a las demandas corregidas según se explica en el punto 1.1 anterior. La empresa corre el modelo tarifario con un dato de 151,67 carreras por mes.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 131,92 carreras promedio mensuales.

1.4 Flota.

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con una flota de 2 unidades autorizadas según el oficio DACP-2014-1482 del Departamento de Administración de Concesiones y Permisos (folios 33 al 35). El detalle es el siguiente:

| | Placa | Capacidad MOPT | Modelo |
|-----|--------------|---------------------------|---------------|
| AB | 5488 | 51 | 2007 |
| SJB | 13341 | 53 | 2012 |

De acuerdo con información del Registro Nacional, la unidad AB-5488 no está a nombre de Autotransportes Navarro S.A., pues está a nombre de Servicios Urbanos Golfiteños S.A. y la unidad SJB-13341 tampoco está a nombre de Autotransportes Navarro S.A., pues está a nombre de Transportes Sur Corcovado S.A. Estas unidades cuentan con la autorización del CTP para su arrendamiento y se presentan los respectivos contratos de arrendamiento (folios 69-74).

Valor del autobús

La Junta Directiva de la ARESEP, acordó con respecto al arrendamiento de unidades en la Sesión Ordinaria 058-2003 del 30 de setiembre de 2003, lo siguiente:

“ACUERDO 009-058-2003

[...] Para aquellas unidades que sin ser propiedad del concesionario o permisionario, el CTP haya autorizado su arrendamiento y operación, se reconocerá como gasto máximo por concepto de arrendamiento, el equivalente a la depreciación más la rentabilidad asignada de acuerdo con la edad de dichas unidades, como si fueran propias.”

La situación de la empresa en cuanto al arrendamiento de las unidades es que cuentan con su respectivo contrato de arrendamiento (folios 69 al 75), con un valor de alquiler promedio de ¢200.000 por bus por mes. Luego de esta consideración, el análisis se hace con el siguiente procedimiento establecido:

- i. Se obtiene el total del monto de la depreciación más la rentabilidad promedio por autobús, que corresponde a la flota arrendada como si fuera propia y se compara con el valor del alquiler mensual por bus.*
- ii. Si el monto del alquiler es mayor, se deja el costo de la unidad como si fuera propia.*
- iii. Si el monto del alquiler es menor, ello implica que el valor de las unidades alquiladas es igualmente menor que el valor que señala el modelo para ese tipo de unidad, por lo que en consideración del principio de servicio al costo, se busca el valor de la unidad que en forma equivalente respondería en suma de la depreciación y rentabilidad, al valor del alquiler efectivamente pagado y se retoma como el nuevo valor de las unidades en el modelo.*

En este caso, se da la situación anotada en el punto iii., dado que el monto promedio establecido en los contratos de arrendamiento es menor que el valor promedio reconocido de rentabilidad y depreciación indicado por el modelo econométrico, con las unidades tomadas como si fueran propias. Por lo tanto, se buscará un valor de bus que genere una rentabilidad y depreciación equivalentes al costo del arrendamiento.

Se determinó que el valor de bus equivalente a reconocer en esta ruta es de \$36.148,23 correspondiente a unidades de rutas urbanas, incluyendo el valor de las rampas y aplicando el procedimiento antes explicado.

Cumplimiento ley 7600

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

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT, de 22 de octubre de 2007) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que las dos unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

Edad promedio

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 5,5 años.

1.5 Tipo de cambio.

Dicha variable se ajustó al valor vigente el día de la audiencia: ₡ 542,11 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica.

1.6 Precio del combustible.

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡ 522,00 por litro (publicado en La Gaceta N° 9, Alcance N°4 del 14 de enero de 2015), por ser el precio vigente al día de la audiencia pública.

1.7 Rentabilidad.

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 16,78% según dato de los indicadores económicos del Banco Central.

2. Análisis del Modelo Estructura General de Costos.

*El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica un aumento en la tarifa de un **90,64%**.*

2.1. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

*La aplicación del modelo estructura general de costos para la ruta 660 indica que requiere de una modificación del **90,64%** sobre sus tarifas vigentes.*

(...)"

- II. Del oficio 122-IT-2015 / 4312 del 12 de febrero de 2015, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el resultando VII de esta resolución y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:

A. Posiciones relacionadas con aspectos tarifarios y técnicos de la aplicación del modelo econométrico:

- ***Sobre el alto valor del ajuste solicitado considerando que hay rutas con distancias mayores y tarifas menores a lo solicitado (comparaciones tarifarias con otras empresas operadoras):***

Esta ruta no había sido nunca objeto de estudio en forma individual por Aresep por lo tanto, como en todos estos casos, se presenta un rezago tarifario histórico, el cual no puede ser subsanado con las fijaciones generales nacionales debido a que estas no actualizan todos los costos sino que solo reconocen la variación de algunos insumos entre los períodos de estas fijaciones.

La actualización completa de costos se da únicamente mediante un estudio individual como el que nos ocupa.

También hay que considerar que el modelo de econométrico en el cual se basa el cálculo tarifario, si bien contiene costos y rendimientos estandarizados, también toma en cuenta parámetros particulares o propios de cada operador, como son las carreras, la distancia y la demanda. Estas últimas pueden marcar la diferencia cuando se hacen comparaciones entre empresas de una misma zona.

Por último, se indica que mediante instrucciones superiores se eliminaron los análisis complementarios (también denominadas herramientas complementarias) que se hacían a los datos obtenidos en primera instancia con el modelo estructura general de costos. Esto tenía el fin de detectar si el modelo estaba arrojando resultados alterados por sesgos en datos de entrada provocados por ejemplo en las asimetrías de información, como es el caso típico de la demanda. Por ende, ya no se hace un benchmarking (comparativo entre rutas) tal como lo solicitan en la Audiencia. Tampoco se hace el estudio comparativo de costos, el cual permitía ajustes tarifarios sin necesidad de usar el parámetro demanda. Y tampoco se hace un análisis de tarifa real, el cual permitía medir la razonabilidad de los ajustes dentro de los índices de precios al consumidor y de la industria del transporte.

Así las cosas, el modelo econométrico o estructura general de costos, es ahora la única herramienta de análisis y cálculo tarifario.

- ***Sobre la demanda del servicio:***

Según el procedimiento establecido y lo ordenado por la Junta Directiva, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde al promedio de los últimos doce meses reportado por la empresa en nuestras bases de datos.

Se indica en la parte dispositiva de la resolución correspondiente se le solicita a la empresa la realización de un estudio actualizado de demanda del servicio validado por el Consejo de Transporte Público o realizado por ese Consejo, de previo a cualquier solicitud de fijación tarifaria posterior, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento a la Ley 7593 y sus reformas.

- ***Sobre definición de si la carrera es hasta el Hospital o al Centro de San Vito:***

En el Acuerdo sobre el permiso de operación para esta ruta, según artículo 6.1 de la Sesión Ordinaria 06-2006 de 26 de enero de 2006, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, establece claramente: "3- Autorizar modificación del recorrido a la Ruta N° 660 descrita como, San Vito-El Ceibo-Piedra Pintada y viceversa hasta el Hospital de San Vito." Por lo tanto, el recorrido debe incluir al Hospital de San Vito.

- ***Sobre el precio actual del combustible que debe reflejarse en el estudio tarifario:***

Según el procedimiento establecido, el costo del combustible que se utiliza en el estudio tarifario es el vigente al día de la Audiencia. En nuestro caso, el precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢ 522 por litro (Publicado en La Gaceta N° 9, Alcance N°4 del 14 de enero de 2015), por ser el precio vigente al día de la audiencia pública. La empresa utilizó un costo de ¢ 636 por litro en su petición tarifaria.

- ***Sobre la existencia de dos recorridos:***

En el estudio tarifario se tomó en cuenta que existen horarios y distancias diferenciados para dos recorridos: San Vito-El Ceibo y San Vito-Piedra Pintada. Por esto, el cálculo tarifario toma en cuenta la ponderación de estas variables.

- ***Sobre cobro indebido de tarifas de pasajeros: no cobro de tarifa oficial. Trámite de quejas e inconformidades:***

De considerarse que la empresa está haciendo cobros indebidos, se hace la indicación de que para tramitar una denuncia o una queja se debe proporcionar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Protección al Usuario lo siguiente:

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

- tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora
- ✓ Por escrito, firmada digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.
 - ✓ De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.
 - ✓ Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.

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

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

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

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

B. Posiciones no relacionadas con aspectos tarifarios y técnicos de la aplicación del modelo econométrico:

- ***Con respecto a aspectos de calidad del servicio relacionados con problemas de irrespeto o ampliación de horarios establecidos; flota en operación: buses no autorizados, sin papeles al día, sobre carga de unidades, falta de rampas; cancelación del permiso y apertura de concurso a otro operador:***

En cuanto a la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos, en aspectos tales como: establecimiento de horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio y establecimiento y cambio del recorrido de rutas, de conformidad con lo establecido en las Leyes N° 3503, N° 7593 y N° 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano competente para conocer de tales asuntos, a quien se trasladarán para que resuelva como corresponde. En relación con los otros aspectos sobre la calidad del servicio y comportamiento de los choferes, esta Intendencia ordenará el traslado de los señalamientos a la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP para su debida atención. También se le solicitará una explicación al operador en la parte resolutive del presente estudio.

- **Sobre el papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica y no permitiendo aumentos desproporcionados:**

La Ley le ha otorgado a la ARESEP la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios, con el objetivo de asegurar la continuidad del servicio.

La ARESEP debe brindar protección en función de principios generales como el servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos.

En todos los casos, como en el presente estudio, la hoja de cálculo que corre en el expediente presenta los datos y cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y al costo de dicho servicio.

- III. De conformidad con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 660 en un 90,64%. En igual sentido, se procede a rechazar la solicitud de ajuste por corredor común 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 Órganos Desconcentrados (RIOF).

**EL INTENTENTE DE TRANSPORTE
RESUELVE:**

- I. Acoger el informe 122-IT-2015 / 4312 del 12 de febrero de 2015 y proceder a fijar un incremento del 90,64% sobre las tarifas vigentes de la ruta 660 descrita como: San Vito-El Ceibo-Piedra Pintada y viceversa, tal como sigue:

| Ruta | Descripción | Tarifas (Colones) | |
|------------|---|-------------------|--------------|
| | | Regular | Adulto mayor |
| 660 | San Vito-El Ceibo-Piedra Pintada y viceversa | | |
| | SAN VITO - EL CEIBO | 475 | 0 |
| | SAN VITO - PIEDRA PINTADA | 475 | 0 |
| | SAN VITO - AGUAS CLARAS | 335 | 0 |
| | TARIFA MINIMA | 275 | 0 |

- II. Indicar a Autotransportes Navarro S.A. que debe, en un plazo máximo de veinte días hábiles, dar respuesta a cada uno de los opositores que participaron en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación constan en la presente resolución, con copia al expediente ET-161-2014 y al CTP, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos a que les obliga su condición de permisionario y otros asuntos tratados en la audiencia relacionados con su empresa.
- III. Las tarifas fijadas rigen a partir del día natural siguiente a su publicación en el diario La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245, en concordancia con el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante esta Intendencia, a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el 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 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.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

RSJ/GARCH

1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 28611.—C-640140.—(IN2015015249).

017-RIT-2015
San José, a las 9:00 horas del 27 de febrero de 2015

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE EL RECURSO DE REVOCATORIA CON
APELACIÓN EN SUBSIDIO Y NULIDAD CONCOMITANTE, INTERPUESTO POR LA EMPRESA
TRANSPORTES SERRANO S.A, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN 141-RIT-2013 DEL 16 DE
OCTUBRE DE 2013.**

EXPEDIENTE ET-070-2013

RESULTANDO QUE:

- I. La empresa Transportes Serrano S.A., titular de la cédula de persona jurídica N° 3-101-090029, y representada por su apoderado especial señor Clifton Tate Gordon, cédula de identidad N° 1-939-421(folio 47), cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionario en la ruta 338 descrita como: Cartago-Birrisito-Cervantes-Santiago de Paraíso, según artículo 27 de la Sesión 3335 del 26 de agosto de 1999 de la antigua Comisión Técnica de Transportes (folio 50).
- II. El 10 de julio de 2013, la empresa Transportes Serrano S.A., presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), solicitud de incremento de un 21,81% sobre las tarifas vigentes de la ruta 338 (folios 1 a 31).
- III. La Intendencia de Transporte mediante resolución 141-RIT-2013, dictada a las 14:00 horas del 16 de octubre de 2013, resuelve la petición de incremento solicitada y ordena rebajar la tarifa en un 16,38%.
- IV. El 29 de octubre de 2013 la empresa Transportes Serrano S.A., representada por el señor Zacarías Rojas Coto, cédula de identidad N° 3-196-1124, actuando en su carácter de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma (folio 10), presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante, contra la resolución 141-RIT-2013, por que no se encuentra de acuerdo con la misma (folios 161 al 167).
- V. El día 28 de noviembre de 2014, la empresa Transportes Serrano S.A., aporta ampliación del recurso de revocatoria con apelación en subsidio y prueba para mejor proveer (folios 194 al 209).
- VI. El recurso de revocatoria y nulidad concomitante fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 172-IT-2015/5757 del 23 de febrero de 2015, que corre agregado al expediente.
- VII. En los procedimientos y plazos se han cumplido las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO QUE:

- I. Conviene extraer lo siguiente del oficio 172-IT-2015/5757 del 23 de febrero de 2015, que sirve de base para la presente resolución:

“(...)

I. ANÁLISIS DEL RECURSO Y LA NULIDAD POR LA FORMA POR LA FORMA

A) NATURALEZA DEL RECURSO

Los recursos presentados son los de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la Ley general de la administración pública (Ley 6227) y sus reformas. En cuanto a la resolución de 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. Asimismo presenta el recurrente nulidad concomitante la cual se resolverá adelante.

B) TEMPORALIDAD DEL RECURSO

Revisados minuciosamente los autos, concluimos que el acto recurrido se notifica, por medio del fax: 2215-6071(folios 180 al 181) señalado por la empresa Transportes Serrano S.A., como medio para recibir notificaciones dentro del expediente administrativo ET-070-2013 (folio 30) el día 10 de julio de 2013.

La parte recurrente formula su recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante el 29 de octubre de 2013 y ampliación de los mismos en fecha 28 de noviembre de 2014. Se evidencia que dicha actuación recursiva se presenta ante la Aresep en tiempo, considerando que en el expediente de marras(folio 180) se observa que al Consejo de Transporte Público se le notifica la resolución 141-RIT-2013 hasta el 28 de octubre de 2013, por lo que el plazo para recurrir se encuentra apegado a derecho, esto de conformidad con el artículo 256.3 de la Ley General de la Administración Pública y el dictamen de la Procuraduría General de la República N° C-256-2012.

Respecto a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que esta fue presentada de manera conjunta con los recursos de revocatoria con apelación en subsidio, en fecha 29 de octubre de 2013, y de conformidad con lo que dispone el numeral 175 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, se concluye que la gestión lo ha sido dentro del plazo legal conferido.

Así las cosas, el recurso se tiene como presentado dentro del término legal.

C) LEGITIMACIÓN

La empresa Transportes Serrano S.A. representada por el señor Zacarías Rojas Coto, cédula de identidad N° 3-196-1124, actuando en su carácter de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma (folio 10), se apersona al procedimiento como destinatario de los actos, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar.

D) REPRESENTACIÓN

El recurso y su ampliación son incoados por el señor Zacarías Rojas Coto, cédula de identidad N° 3-196-1124, actuando en su carácter de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de sumade la sociedad Transportes Serrano S.A., representación que se encuentra acreditada dentro del expediente (folio 10).

II. ANÁLISIS DEL RECURSO Y LA NULIDAD POR EL FONDO

A. Respecto a la gestión de nulidad

Señala el recurrente que existe un vicio en el contenido y motivación del acto recurrido, que en este caso corresponde a la resolución N° 141-RIT-2013, fundamenta su dicho en una violación al principio de confianza legítima, en el que no se logra deducir con claridad la actuación de la Administración plasmada en una resolución.

Asimismo trae como argumento la recurrente que el acto administrativo deviene en nulo, por cuanto no se maneja de buena manera el debido proceso y el derecho de defensa, al reducir una tarifa sin conferirle el plazo para hacer los descargos necesarios.

Señala además una mala aplicación de la metodología por parte del técnico de esta Intendencia que tuvo a cargo el estudio tarifario, ya que toma información errónea, y corre el modelo en esta forma y como resultado de dicha acción, la tarifa se ve reducida en -16.38%.

Al respecto de la gestión de nulidad, es menester analizar si efectivamente se presenta un defecto en alguno o en todos los elementos, tanto formales como sustanciales (sujeto, forma, procedimiento, motivo, fin y contenido), exigidos por la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) que conlleve a una nulidad de la misma.

Se procede por ende a analizar en la resolución impugnada cada uno de los puntos arriba citados:

- a) *La resolución 141-RIT-2013, es dictada por el órgano competente y por el servidor regularmente designado en ese momento, es decir por la Intendencia de Transporte y el Intendente que la representa (artículo 129, sujeto).*
- b) *Es emitida por escrito como corresponde (artículos 134, forma).*
- c) *Previo a su dictado, se realizan los trámites sustanciales y se cumplen los requisitos establecidos en la ley (artículo 31 de la ley 7593, procedimiento).*

Sin embargo, respecto al motivo (lo constituye el conjunto de antecedentes fácticos y jurídicos que justifican la decisión tomada por la respectiva Administración y su falta provocaría la nulidad absoluta del acto, artículo 133) y al contenido (el cual debe ser lícito, posible, claro, preciso y abarcar todas las cuestiones de hecho y derecho, surgidas del motive, proporcionado al fin, y en caso de afectar derechos subjetivos de los particulares deben contar con un motivo legítimo y razonable, artículo 132), es procedente analizar por un lado lo argumentado por el recurrente en cuanto a la supuesta violación al debido proceso, el derecho de defensa y al principio de confianza legítima; y por otro lado lo referido al dato de demanda.

Respecto a la supuesta violación al debido proceso, el derecho de defensa y al principio de confianza legítima.

Se observa que para el dictado de la resolución recurrida se cumple con el procedimiento establecido en el capítulo VII de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley N° 7593.

*Al respecto cabe resaltar lo señalado en el artículo 30 de la referida ley que indica en lo que interesa: "(...) Esta Autoridad podrá **modificar**, aprobar o rechazar esas peticiones (...)" (Lo resaltado no es del original).*

Aunado a lo anterior en la Sentencia N° 18-2008, de las 15:00 del 30 de setiembre de 2008, del el Tribunal Contencioso Administrativo Sección Novena señaló:

*“En la misma línea, el artículo 30 de la Ley 7593, establece claramente la potestad de ARESEP de "aprobar", "modificar" o "rechazar" las peticiones de fijación o cambios de tarifas que le sean presentadas. En ese sentido, la citada norma -en su redacción anterior a la reforma sufrida este año ley 8660 del 8 de agosto del 2008- dispone así: "Cambios de tarifas. Los prestatarios de servicios públicos, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y cualquier entidad pública con facultades podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios. La Autoridad Reguladora estará obligada a recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan con los requisitos formales que el reglamento establezca. **Esta Autoridad podrá modificarlas, aprobarlas o rechazarlas. (...)**" (la negrita no es del original). Esto evidencia, ni más ni menos, que las tarifas de los servicios públicos no son inmodificables y, por esa razón, la Ley le confiere la potestad a ARESEP no solo de aumentarlas sino también de reducir las, todo lo cual tiene perfecta lógica si se toma en cuenta la base económica de este tipo servicios públicos.”* (Lo resaltado no es del original).

La Sala Constitucional, ha indicado por su parte que la fijación de las tarifas es una facultad del Estado, al tratarse de la prestación de un servicio público, cuya fijación no puede ser alegada como derecho adquirido de la empresa operadora. AL respecto puede verse el voto N° 5153-98 de las 10:39 horas del 17 de julio de 1998, que indica:

“... Asimismo, debe indicarse que en este caso no se está frente a la existencia de derechos adquiridos o situaciones jurídicas consolidadas, porque se trata de la prestación de un servicio público por parte de una concesionaria que debe ajustarse a una serie de regulaciones en cuenta el establecimiento de una tarifa, que no dependen del mercado, sino de la fijación que realiza la autoridad administrativa...” (Voto N° 02514-99 de las dieciocho horas con treinta y tres minutos del siete de abril de mil novecientos noventa y nueve).

Además, la Sala Constitucional se pronuncia en su voto 2696-99, en este sentido:

“II- En lo que atañe a la alegada vulneración al principio de irrevocabilidad de los actos propios, debe indicarse que ese principio derivable del numeral 34 constitucional, impide a la administración volver –retroactivamente- contra sus propios actos declarativos de derechos y la Sala advierte que en el caso que nos ocupa no se presenta la infracción alguna al indicado principio. En el presente caso se trata de la prestación de un servicio público por parte de una concesionaria que debe ajustarse a una serie de regulaciones, entre ellas la de regulación tarifaria por parte de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos [ley 7593]

(...)

*No podemos hablar en esta materia de un derecho adquirido de la contratante a un determinado precio, el que puede ser variado por la autoridad reguladora competente, potenciando una amplia participación de la interesada, que como ya se indicó, **tiene a su alcance la posibilidad de intervenir en el proceso de fijación y de presentar los recursos ordinarios previstos por el ordenamiento jurídico para combatir el acto final.***” (Lo resaltado no es del original)

Se entiende de lo anterior que los prestatarios de los servicios públicos, no puede esperar que sus tarifas no sean modificables, pues ello atentaría inclusive en contra de sus intereses, además de la prestación del servicio, ni que la tarifa les sea modificada

únicamente cuando se trata de un aumento, pues siempre existe la posibilidad de que ésta aumente o disminuya según indiquen los resultados de los estudios técnicos. Lo contrario podría atentar contra el derecho de los usuarios un precio justo, apegado al principio de servicio al costo consignado en el artículo 3 inciso b) de la Ley 7593, que es el fin y parámetro último de toda fijación tarifaria que realice la Autoridad Reguladora.

Aunado a lo anterior, el argumento del recurrente que previo al dictado de la resolución final, como se trataba de una disminución de la tarifa, la ARESEP debe de haberle dado traslado a al prestatario para que haga sus descargos, más bien esto podría inducir que se incurra en un adelanto de criterio a la empresa, contrariándolo establecido por el artículo 273 de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227. Se debe de considerar que posterior al dictado de la resolución final el prestatario puede ejercer su derecho de defensa planteando los recursos administrativos que estimara conveniente y agotando la vías de impugnación correspondientes, y además que este tema no ha sido conocido por el fondo por la Sala correspondiente.

Respecto al dato de demanda.

El recurrente, sobre este tema manifiesta:

“La resolución impugnada contiene un grave error en la valoración de la variable demanda con efectos perniciosos sobre el resultado del cálculo tarifario. Por otra parte se encuentra viciada por violación del derecho de defensa, violación del derecho al debido proceso y falta de fundamentación”

Adicionalmente manifiesta:

“De conformidad con las normas de la metodología empleada por ARESEP durante mucho años, lo que vino a hacer la empresa es aclarar que en la estimación de la demanda en nuestro caso viene arrastrando un problema, pues se ha usado para el cálculo de la demanda la tarifa mínima del fraccionamiento autorizado para la ruta y no como la ARESEP lo demanda, LA TARIFA MÁXIMA.

Lo que la empresa ha hecho en este caso es someterse a las reglas establecidas por la ARESEP, de acuerdo con múltiples antecedentes. Ahora la entidad se aparta de esos antecedentes violentando con ello el principio de protección de la confianza legítima.”

La Intendencia de Transporte, sobre el tema de la valoración de la variable de demanda señaló, mediante oficio 1079-IT-2013/120324 del 14 de octubre de 2013, el cual sirve de base para emitir la resolución recurrida, lo siguiente:

“Acorde con el lineamiento establecido, se realiza el análisis de la demanda reportada de los últimos doce meses; sin embargo se determina que a folio 254 del expediente RA-189 la empresa petente aportó oficio con fecha 24 de abril de 2013, en el que indica que se tomen por correctas las estadísticas que ahí se reportan (año 2012 completo y los primeros tres meses del año 2013), es importante señalar que el nuevo reporte de estadísticas muestra una significativa disminución de pasajeros para el período indicado.”

Al respecto, la empresa no aporta justificación técnica alguna sobre la disminución del dato de demanda reportado a partir del año 2012, sino que señala:

“...Que se tomen por correctas la siguiente serie mensual de estadísticas ya que las presentadas por la empresa tenían un error que el contador no consideró en la que evidentemente constituyen un perjuicio para mi representada y que no era el correcto esquema operativo de la empresa.”

Adicionalmente, la Intendencia de Transporte en relación a la valoración de la demanda de pasajeros movilizados a ser considerados para efectos del análisis tarifario señaló:

“Es importante indicar que no es posible tomar en consideración las estadísticas aportadas por la empresa, por cuanto no hay sustento jurídico y técnico que lleve a concluir a esta Intendencia que efectivamente hubo un error por parte del contador al momento de confeccionar la estadística; máxime si se tiene en cuenta que los datos que se solicitó corregir mantienen la misma tendencia de los años anteriores por lo que no es de recibo la solicitud planteada por la petente. Siendo esta la situación, en aras de resolver la presente gestión y ajustarse a la metodología vigente se utiliza el dato de los últimos doce meses anteriores al reporte de la disminución en la cantidad de pasajeros, es decir el período comprendido entre octubre 2011 a setiembre 2012, para una cifra promedio de 116.870 pasajeros.

Por otra parte es importante indicar que a pesar que desde el año 2008 se vienen reportando las cifras de demanda indicadas y sin disminución, es hasta abril del presente año que la empresa advierte del supuesto error y solicita se corrija el año 2012 y los tres primeros meses del año 2013, lo cual solo podría verificarse con un estudio de demanda a la ruta.”

Ante esta situación, la Intendencia de Transporte consideró que existe una duda sobre el tamaño de la demanda, por lo que se rechazó el incremento solicitado y se mantuvo el valor de la demanda reportado antes del alegado recálculo, en aplicación del criterio de que no se aceptan reducciones de demanda respecto del dato usado en alguna fijación anterior o de estadísticas anteriormente reportadas, a menos que se cuente con un estudio realizado por el Consejo de Transporte Público. Sin embargo, sobre este aspecto, ante una situación similar no se debe dejar de considerar lo resuelto por la Junta Directiva de la Aresep, mediante resolución RJD-142-2014 del 30 de octubre del 2014, que en lo que interesa manifiesta:

“(…) En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12 meses previos al estudio. De igual forma se debe considerar que, el cálculo tarifario en aquellas rutas con fraccionamientos de la tarifa requiere; -en el caso de que las estadísticas de demanda no estén separadas, en concordancia con esa estructura tarifaria- de la determinación de la cantidad de pasajeros equivalente a tarifa máxima (ingresos tarifarios dividido entre la cantidad de pasajeros), para lo que se cotejan los datos de pasajeros e ingresos de las estadísticas reportadas por la empresa con los estados financieros.” (Resolución RJD-043-2012 de 7 de junio de 2012, ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014).

Siendo que este acuerdo de Junta Directiva, establece en definitiva la forma de estimar la demanda de pasajeros a ser considerada para efectos del cálculo tarifario, estableciendo una demanda equivalente de pasajeros (calculada dividiendo los ingresos totales mensuales percibidos entre la tarifa más alta cobrada en alguno de los fraccionamientos), en aquellas rutas con fraccionamiento tarifario autorizado y cuyos datos estadísticos de demanda vengan en forma agregada y no desagregada para cada fraccionamiento tarifario.

En consecuencia, al no poder desconocer la Intendencia de Transporte la posición de la Junta Directiva, se procedió a revisar los datos de demanda anteriores a lo indicado por parte de la empresa recurrente de la corrección de los datos estadísticos, esto es antes del año 2012, de esa revisión se determina que al dividir los ingresos entre los pasajeros reportados, la tarifa resultante no corresponde a la tarifa máxima, tal como lo expresa la Junta Directiva en la resolución arriba indicada; por lo que al ajustar los pasajeros equivalentes a tarifa máxima los datos de demanda son consistentes con los reportados por la empresa a partir del año 2012, estableciendo entonces que los pasajeros equivalentes antes del año 2012 no estaban determinados a tarifa máxima, por lo que debe aceptarse el argumento de la recurrente. Adicionalmente, tal como se indica en la resolución de la Junta Directiva RJD-142-2014, se coteja el ingreso bruto reportado por la empresa en los datos estadísticos con los ingresos reportados por la empresa en los estados financieros del periodo setiembre 2011 a octubre 2012, encontrándose que existe congruencia entre ambos datos.

Bajo esa óptica, puede concluirse que existe un vicio en el contenido y en el motivo al haber una indebida valoración del dato de demanda, lo que trae consigo una variación en el resultado final de la aplicación del modelo tarifario, que tuvo un impacto tal que derivó por una disminución tarifaria, por lo que es procedente anular en su totalidad la resolución 141-RIT-2013 dictada a las 14:00 horas del 16 de octubre del 2013 y retrotraer el procedimiento a la etapa en que se originó la nulidad mencionada, es decir, al momento del análisis tarifario.

Consecuentemente, como resultado de la declaratoria de nulidad de la resolución de la Intendencia de Transportes N° 141-RIT-2013 dictada a las 14:00 horas del 16 de octubre del 2013, carece de interés actual analizar el fondo del recurso de revocatoria con apelación en subsidio, interpuestos por Transportes Serrano S.A.

B. Respecto del nuevo análisis tarifario

1. Variables utilizadas

| VARIABLES | ARESEP | EMPRESA | Dif. absoluta | Dif. % |
|-------------------------------|---------------|----------------|----------------------|---------------|
| Demanda Neta | 87.706 | 87.706 | 0 | 0,00% |
| Distancia (Km/carrera) | 43,75 | 50,56 | - 6,81 | -13,47% |
| Carreras | 986,42 | 1.023,98 | - 37,56 | -3,67% |
| Flota | 10 | 10 | 0 | 0,00% |
| Tipo de Cambio | 507,18 | 507,21 | - 0,03 | -0,01% |
| Precio combustible | 633,00 | 611,00 | 22,00 | 3,60% |
| Tasa de Rentabilidad | 15,81% | 16,86% | -1,05% | -6,23% |
| Valor del Bus \$ | 118.000 | 135.000 | - 17.000 | -12,6% |
| Valor del Bus ¢ | 59.847.240 | 68.473.350 | - 8.626.110 | -12,6% |
| Edad promedio de flota (años) | 11,60 | 11,60 | 0 | 0,00% |

1.1 Demanda

Acorde al procedimiento establecido y lo ordenado por la Junta Directiva, para lo cual se tomará la demanda de las estadísticas mensuales reportadas por la empresa para el periodo comprendido entre enero y diciembre 2012, la cual indica una demanda promedio de 87.706 pasajeros por mes, esto según el siguiente detalle:

| Mes | Año | Pasajeros |
|------------|------|---------------|
| ENERO | 2012 | 84.813 |
| FEBRERO | 2012 | 86.275 |
| MARZO | 2012 | 98.801 |
| ABRIL | 2012 | 79.768 |
| MAYO | 2012 | 86.657 |
| JUNIO | 2012 | 91.103 |
| JULIO | 2012 | 80.437 |
| AGOSTO | 2012 | 89.240 |
| SEPTIEMBRE | 2012 | 87.230 |
| OCTUBRE | 2012 | 89.656 |
| NOVIEMBRE | 2012 | 88.342 |
| DICIEMBRE | 2012 | 90.147 |
| PROMEDIO | | 87.706 |

1.2 Flota

Mediante artículo 7.1 de la sesión ordinaria 44-2013, celebrada el 03 de julio de 2013 por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se autorizó a la empresa Transportes Serrano, S. A.; 10 unidades para brindar el servicio en la ruta 338 (folios 84-87), flota que coincide en unidades con las presentadas por la empresa en la petición tarifaria.

La flota cuenta con una edad promedio de 11,60 años de antigüedad y de las cuales, 8 unidades cuentan con rampa. De la totalidad de la flota considerada, dos unidades no pertenecen a la empresa, se presentan los respectivos contratos de arriendo, que pertenecen a las unidades CB-1784 y CB-1802; las unidades en mención pertenecen a Transportes Higapi, S. A.

1.3 Carreras

Esta ruta tiene autorizados por el CTP horarios que corresponden al artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 67-2009 del 8 de octubre de 2009; carreras que coinciden con las indicadas por la empresa en la petición respectiva (folios 58-78) del expediente en análisis.

Al respecto en la última fijación individual y en la que se realizó análisis tarifario (ET-263-2008), se utilizó la cifra de 602 carreras. Las estadísticas del mismo período considerado en la demanda (octubre 2011 a setiembre 2012) indican en promedio 986,4 carreras; cifra menor a las carreras que indica el acuerdo y en la petición tarifaria en análisis; la empresa indica 1.023,98 carreras, dato que coincide con el acuerdo del CTP.

Para efectos de análisis, se aplica el siguiente criterio:

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

Sin embargo, con el fin de mantener la consistencia, se utiliza para efectos de las carreras, el mismo período utilizado para efectos de la demanda, es decir octubre 2011- setiembre 2012 con 986,4 carreras; período que como se indicó no muestra ajuste en la demanda.

1.4 Distancia

Para el cálculo tarifario se emplearon las distancias determinadas por los técnicos de la ARESEP, según el acta de inspección visible en el expediente RA-189 y que se realizó en mayo de 2013. Se obtiene una ponderación de la distancia ya que la demanda no se presenta desglosada por trayectos, acorde con los horarios autorizados. La distancia ponderada es de 43,75 kms por carrera; en comparación con la distancia utilizada por la empresa de 50,56 kms.

Se utiliza la distancia ponderada, ya que hay horarios establecidos y separados por ramal, de manera que la distancia se asigna con base en dicha información, a saber:

| PONDERACIÓN DISTANCIA | Carreras s/CTP | Repres. Porcentual | Distancia | Distancia ponderada por ramal |
|------------------------------------|----------------|--------------------|-----------|-------------------------------|
| entrando por Calle Vieja Birrisito | 65,22 | 6% | 27,3 | 1,74 |
| Bajo Cervantes | 163,05 | 16% | 18,6 | 2,96 |
| Parque Industrial | 21,74 | 2% | 61,8 | 1,31 |
| Estudiantes | 10,87 | 1% | 6,4 | 0,07 |
| Cartago-Santiago | 763,10 | 75% | 50,55 | 37,67 |
| Total | 1.023,98 | 100% | | 43,75 |

Nota: Se pondera la distancia ya que la demanda no está separada por trayecto. A la carrera de estudiantes y **por su ubicación** se le asigna la diferencia de la distancia entre Santiago y Cervantes, tal y como se indica en el folio 76.

1.5 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 15,81% según dato de los indicadores económicos del Banco Central al día 16 de setiembre de 2013.

1.6 Tipo de cambio

El tipo de cambio que se empleó es de $\text{¢}507,18$ que corresponde al tipo de cambio de venta con respecto al dólar vigente al 16 de setiembre de 2013, del Banco Central de Costa Rica; día de la audiencia pública.

1.7 Precio combustible

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de $\text{¢}633$ por litro, vigente al 16 de setiembre de 2013, el cual fue fijado mediante la resolución RIE-076-2013 del 28 de mayo de 2013, publicada en La Gaceta 168 del 03 de setiembre de 2013 (ET-84-2013).

1.8 Valor del autobús

Dadas las características de las rutas y las distancias consideradas, se tomó en cuenta un bus interurbano corto, con un valor de $\text{¢}59.847.240$ que al tipo de cambio vigente al día de la audiencia se obtiene un monto de $\$118.000$.

1.9 Edad promedio de la flota.

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 11,60 años, acorde con las características de las unidades analizadas en el presente estudio.

2. Análisis del Modelo Estructura General de Costos

El resultado de la aplicación del modelo tarifario para la ruta 338 refleja que debe aplicarse un incremento del 11,43% sobre las tarifas vigentes.

2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

Ajustando el dato de demanda en el modelo tarifario que dio origen a la resolución 141-RIT-2013, ahora recurrida, y manteniendo todos demás valores sin modificación, se obtiene como resultado un incremento del 11,43% sobre las tarifas vigentes al 16 de octubre de 2013, es decir las autorizadas mediante resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013, dictada por la Intendencia de Transporte, y publicadas en La Gaceta Nº 199 del 16 de octubre de 2013.

El cuadro de tarifas resultante de aplicar el 11,43% a las tarifas de la ruta 338 vigentes al 16 de octubre de 2013 es el siguiente:

Cuadro Nº 1

| RUTA | DESCRIPCIÓN | Tarifas (colones) | |
|------|---|-------------------|--------------|
| | | Regular | Adulto Mayor |
| 338 | Cartago-Cervantes-Santiago y viceversa | | |
| | Cartago-Santiago de Paraíso | 435 | 220 |
| | Cartago-Cervantes | 325 | 0 |
| | Cartago-Birrisito | 250 | 0 |
| | Santiago de Paraíso-Cervantes(estudiantes) | 175 | 0 |
| | Cartago-Paraíso | 250 | 0 |

Ahora debemos aplicar los incrementos de las fijaciones tarifarias a nivel nacional correspondientes al primer y segundo semestre del año 2014, esto es aplicar el resultado de incremento de las resoluciones 049-RIT-2014 del 10 de junio de 2014 y 121-RIT-2014 del 17 de octubre de 2014, a fin de traer las tarifas al momento de la resolución del presente recurso de revocatoria.

En la fijación tarifaria a nivel nacional correspondiente al I semestre de 2014 (049-RIT-2014), a la empresa no le correspondió ajuste tarifario, tanto por el hecho de que se encontraba morosa con alguna de las obligaciones legales establecidas en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, como por el hecho de que al aplicar el 0,5% de incremento a las tarifas por efecto de redondeo no correspondía el ajuste establecido.

Respecto a la fijación tarifaria a nivel nacional correspondiente al II semestre de 2014 (121-RIT-2014) a la empresa le correspondía un ajuste del 3,4% sobre las tarifas vigentes a ese momento, por lo que al ajustar las tarifas base utilizadas en esa fijación el resultado de aplicar el 3,4% da como resultado el siguiente cuadro tarifario:

Cuadro N° 2
Fijación tarifaria a nivel nacional, segundo semestre de 2014 (incremento del 3,4%)

| RUTA | DESCRIPCIÓN | Tarifas (colones) | |
|------|---|-------------------|--------------|
| | | Regular | Adulto Mayor |
| 338 | Cartago-Cervantes-Santiago y viceversa | | |
| | Cartago-Santiago de Paraíso | 450 | 225 |
| | Cartago-Cervantes | 335 | 0 |
| | Cartago-Birrisito | 260 | 0 |
| | Santiago de Paraíso-Cervantes(estudiantes) | 180 | 0 |
| | Cartago-Paraíso | 260 | 0 |

Con fundamento a lo arriba señalado, se recomienda fijar las siguientes tarifas a la ruta 338 descrita como: Cartago-Birrisito-Cervantes-Santiago de Paraíso, operada por la empresa Transportes Serrano S.A. según el siguiente detalle:

| RUTA | DESCRIPCIÓN | Tarifas (colones) | |
|------|---|-------------------|--------------|
| | | Regular | Adulto Mayor |
| 338 | Cartago-Cervantes-Santiago y viceversa | | |
| | Cartago-Santiago de Paraíso | 450 | 225 |
| | Cartago-Cervantes | 335 | 0 |
| | Cartago-Birrisito | 260 | 0 |
| | Santiago de Paraíso-Cervantes(estudiantes) | 180 | 0 |
| | Cartago-Paraíso | 260 | 0 |

2.2 Sobre la revisión técnica vehicular

En consulta preliminar con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT y en comparación con la información suministrada por la empresa (expediente ET-70-2013, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio; se determinó que la revisión técnica de las unidades se encontraba vigente al día de la audiencia 16 de setiembre de 2013.

3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

La audiencia pública se realiza el día 16 de setiembre de 2013 en las instalaciones del **Centro Social Santiago, en Santiago de Paraíso de Cartago. El acta correspondiente de la audiencia pública** es la número N° 98-2013 (oficio 2705-DGAU-2013/25745 de 20 de setiembre de 2013), visible a folios 116 al 133 del expediente.

Conforme con el acta de la audiencia pública N° 98-2013, y de acuerdo con el informe de oposiciones y coadyuvancias (oficio 2706-DGAU-2013, folios 134 al 136), se recibieron y admitieron las siguientes oposiciones:

Adriana Gamboa Pacheco, cédula 9-095-0809:

1. Unidades en mal estado con goteras, deben abrir sombrilla dentro del bus.
2. Trato descortés por parte de los choferes, hablan por celular, no están concentrados.
3. Maltrato a los adultos mayores y mujeres embarazadas.

4. Incremento tarifario desproporcionado.
5. Recargo de unidades.
6. Exigen incremento de horarios.

Héctor Obando Vargas, cédula 3-323-0680.

7. Maltrato por parte de los choferes.
8. Recargo de unidades.
9. Incremento de horarios.
10. Maltrato a los adultos mayores y usuarios, choferes hablando por celular.
11. Una de las unidades no hace el servicio completo hasta Cartago.
12. Curso de relaciones públicas para algunos choferes.

Hellen Portugués Fonseca, cédula 3-320-864.

13. Hay autobuses que se les mete el agua.
14. No se respetan horarios.
15. No se guarda discreción ante quejas que interpongan los usuarios.
16. Exceso de paradas entre Paraíso y Cartago, Paraíso tiene ruta propia y no debe ser.
17. Curso de relaciones públicas para algunos choferes.
18. No cumplimiento de la Ley 7600 en cuanto a asientos preferenciales.

Gilberto Acuña Vásquez, cédula 1-421-922.

19. Incremento tarifario desproporcionado
20. Análisis de la situación real de la empresa.

Asociación de Usuarios de Servicios Públicos de la provincia de Cartago, Enrique Chaves Sanabria, cédula 3-204-112 en su condición de representante de la misma.

21. En la petición tarifaria anterior, la empresa no dio respuesta a las inquietudes de los usuarios y solicitan que haya mayor y mejor comunicación entre la empresa y los usuarios.
22. Recargo excesivo de las unidades y no cumplimiento de la Ley 7600 en cuanto a rampas.
23. Realizar estudio de demanda y verificar situación real de la empresa; donde haya participación de organizaciones legalmente establecidas. Los servicios públicos deben ser de calidad. Adecuar los horarios y evitar excesos y peligros.
24. Unidades en mal estado, llueve dentro de las unidades. Flotilla de buses con líneas de asientos de 3 y 2 asientos que genera incomodidad y contradice normas de calidad, solicitan que se eliminen y pasarlo a líneas de 2 asientos. Guardar 60 cm. entre asiento y asiento. Eliminar la unidad 1370 y sustituirla por una nueva. Verificar revisión técnica.
25. Incremento tarifario debe responder a la inversión que haya realizado la empresa en procura de brindar un mejor servicio a los usuarios. Empresa se comprometió (audiencia anterior) a reforzar flota con tres unidades nuevas y no lo ha hecho.

María Cecilia Marín Brenes, cédula 1-827-245.

26. Incumplimiento de horarios, ha recibido amonestaciones en el trabajo como consecuencia.
27. Paradas donde no corresponde.

28.No recogen pasajeros donde corresponde, tal como mujeres embarazadas y adultos mayores.

29.Solicita se le indique, ¿Qué ha hecho la empresa por el pueblo de Santiago?

Gerardo Antonio Figueroa Hidalgo, cédula 3-191-290.

30.Se mete agua en el bus.

31.El bus número 13 tiene una grada muy alta e iluminación dentro del bus deficiente.

32.Maltrato de los choferes, en especial el del bus N°13.

33.Unidades en mal estado.

34.Recargo de unidades.

35.Que se hagan las audiencias los sábados o domingos.

36.Asientos de los pasillo duros y cansan mucho.

37.Incremento tarifario desproporcionado.

Cristina Acuña Mora, cédula 3-225-718.

38.Se varía el recorrido de la carrera de la noche, en especial la de las 9:15 pm y dejan a los usuarios abandonado en paradas muy peligrosas.

39.Sobrecargo de las unidades.

40.Incumplimiento de horarios, motivo por el cual los usuarios llegan tarde al trabajo.

Nereida Aguirre, cédula de residencia 155-810155109.

41.No cumplimiento de horarios.

42.Duración del trayecto es excesiva.

43.Sillas de las unidades no son confortables.

44.Incremento tarifario excesivo en relación con el costo de la vida.

45.No hay responsabilidad social por parte de la empresa.

46.Mayor frecuencia de horarios.

47.Mejores condiciones de las unidades.

Asdrúbal Brenes Salas, cédula 3-316-953.

48.No hay parada oficial establecida en Cartago.

49.Las paradas a la intemperie.

50.Desorden en las filas.

51.Mayor frecuencia de horarios.

52.Maltrato a los usuarios por parte de los choferes.

Gerardo Trejos Mata, cédula 3-175-827.

53.No hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

William Salazar Calderón, cédula 3-210-307.

54.No se respetan horarios.

55.Duración del trayecto es excesivo.

56.Incremento tarifario excesivo en relación con el costo de vida.

Heimer Hernaldo, Castro Siles, cédula 1-1351-563.

Indica que se apersona a la audiencia para que se le notifique.

Se indica, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, lo siguiente:

Puntos 1), 5), 6), 8), 9), 11), 13), 14), 16), 22), 24), 26), 27), 30), 31), 33), 34), 36), 38), 39), 40), 41), 42), 43), 46), 47), 48), 49), 51), 53), 54):

Acerca de la calidad del servicio, de conformidad con lo establecido en las Leyes 3503, 7593 y 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano rector y quien tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio y condiciones de la misma y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio.

Siendo el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) el ente rector del sector transporte, corresponde solicitarle al Consejo de Transporte Público del MOPT, los estudios de campo respectivos, con el fin de determinar la necesidad de un incremento en la cantidad de horarios, los que deben establecerse en relación directa con la demanda existente.

Se invita a la empresa a coordinar con los gobiernos locales y el MOPT las mejoras en infraestructura relativa a paradas y terminales.

La revisión técnica de las unidades en servicio se verifica para efectos de la fijación tarifaria y debe de estar vigente al día de la audiencia, de lo contrario no se consideran.

La unidad 1370 (no se indica siglas), no forma parte de la flota autorizada para operar, según acuerdo de flota 7.1 de la Sesión Ordinaria 44-2013 del 3 de julio de 2013 (folios 84-87).

Puntos 2), 7), 17), 32), 52):

Estas conductas inapropiadas e irrespetuosas para con los usuarios pueden ser denunciadas en primera instancia al CTP, a la Secretaría Ejecutiva. Preferiblemente por escrito, en ventanilla única del CTP, dirigida a Jefe Secretaría Ejecutiva de esa dependencia. No olvidar anotar placa del bus, nombre del chofer y día y hora del suceso.

Dado que a la empresa también se le notifica, se le hace instancia a la empresa, sobre la necesidad de que se de la adecuada capacitación a los choferes, con el fin de que se brinde un trato justo y correcto a los usuarios. Especialmente a aquellos que tienen algún impedimento físico y los adultos mayores, que constituyen la parte de la población más vulnerable y deben ser tratados con las consideraciones del caso, en fiel cumplimiento de la legislación vigente al respecto.

Puntos 3), 10), 12), 15), 18), 22), 28), 50):

Que de acuerdo con los principios legales que rigen la materia de transporte, Leyes 7593 y 3503, para el servicio de Transporte Remunerado de Personas, el MOPT es el órgano que tiene la competencia de establecer las condiciones de prestación del servicio y quien tiene que velar por la aplicación de la Ley 7600 y especificaciones técnicas de las unidades de servicio público para personas con discapacidad.

Según lo señala el artículo 171 del Reglamento a la Ley 7600, corresponde al MOPT la vigilancia de que los operadores cumplan con la adaptación de las unidades. Cabe aclarar

que la ARESEP no es la obligada a vigilar el cumplimiento de la Ley 7600, pero sí le corresponde la función establecida en el Reglamento a la Ley 7600 de contemplar tarifariamente todos los costos necesarios para prestar el servicio, siempre y cuando esas adaptaciones hayan sido hechas, en concordancia con el principio de servicio al costo que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio.

En relación con la obligación de la ARESEP de hacer cumplir la Ley 7600), se indica lo siguiente:

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

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

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

De esta forma, la ARESEP no tiene competencia para hacer cumplir la Ley 7600, pues claramente esta ley y su reglamento le dan esa competencia al MOPT en lo que a materia de transporte público remunerado de personas se refiere.

Puntos 4), 19), 20), 23), 25), 37), 44), 55):

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

Según el procedimiento establecido, deben ajustarse variables al día de la audiencia, tales como tipo de cambio, combustible, tasa de rentabilidad, acuerdos de permiso, flota y horarios legalmente establecidos por el CTP. Se determina que la flota cuente con la revisión técnica al día de la audiencia y que todas las unidades pertenezcan al concesionario/permisionario o cuenten con el respectivo permiso de arriendo, según corresponda.

Punto 21):

Al respecto se le indica que la última solicitud tarifaria para la ruta 338, corresponde al expediente ET-40-2013 y el mismo fue rechazado ad portas, lo que significa que no se realizó ningún análisis. La fijación tarifaria anterior a la indicada correspondió al expediente ET-263-2008 y en folio 149 de dicho expediente (ET-263-2008), consta que se realizaron notificaciones automáticas de conformidad con el artículo N° 12 de la Ley de Notificaciones, Citaciones y Otras Comunicaciones Judiciales, en virtud de que el medio señalado no era el idóneo.

Para efectos de ésta nueva fijación se les indica, que se les notificará a cada uno de los participantes en la audiencia, a la dirección indicada en la audiencia y de la que queda constancia en el expediente.

Punto 29), 45):

Aspectos de índole administrativo.

Punto 35):

La Dirección General de Atención al Usuario, es la encargada de establecer la fecha y el lugar en que se celebran las audiencias, acorde con la planificación establecida conforme a las peticiones en trámite en este Ente Regulador.”

I. CONCLUSIONES

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

- 1. La gestión de nulidad concomitante y el recurso de revocatoria que se presenta en contra la resolución 141-RIT-2013, por el señor Zacarías Rojas Coto, cédula de identidad N° 3-196-1124, en su condición de presidente general con facultades de apoderado generalísimo de la empresa Transportes Serrano S.A., desde el punto de vista formal, resultan admisibles puesto que son presentados en tiempo y forma.*
- 2. Declarar la nulidad absoluta de la resolución 141-RIT-2013 dictada a las 14:00 horas del 16 de octubre del 2013, en su totalidad, por haberse determinado la existencia de vicios en el contenido y en el motivo al incurrir en una indebida valoración del dato de demanda. Dado lo anterior, lo procedente es retrotraer el procedimiento a la etapa en que se originó la nulidad mencionada, es decir, al momento del análisis tarifario.*
- 3. Al extinguirse de la vida jurídica la resolución 141-RIT-2013, producto de la nulidad recomendada, carece de interés actual analizar el fondo el recurso de revocatoria con apelación en subsidio, interpuestos por Transportes Serrano S.A., debiéndose archivar estas gestiones.*
- 4. Realizado el análisis tarifario correspondiente y ajustando el dato de demanda en el modelo tarifario que dio origen a la resolución 141-RIT-2013 y manteniendo todos demás*

valores sin modificación, se obtiene como resultado un incremento del 11,43% sobre las tarifas vigentes al 16 de octubre de 2013, es decir las autorizadas mediante resolución 140-RIT-2013 del 10 de octubre de 2013, dictada por la Intendencia de Transporte, y publicadas en La Gaceta Nº 199 del 16 de octubre de 2013, para la ruta 338 descrita como: Cartago- Birrisito- Cervantes- Santiago de Paraíso.

5. *Aplicar los incrementos de las fijaciones tarifarias a nivel nacional correspondientes al primer y segundo semestre del año 2014, esto es aplicar el resultado de incremento de las resoluciones 049-RIT-2014 del 10 de junio de 2014 y 121-RIT-2014 del 17 de octubre de 2014, a fin de traer las tarifas al momento de la resolución del presente recurso de revocatoria, para lo cual se determina que en la fijación tarifaria a nivel nacional correspondiente al I semestre de 2014 (049-RIT-2014), a la empresa no le correspondió ajuste tarifario, y para la fijación tarifaria a nivel nacional correspondiente al II semestre de 2014 (121-RIT-2014) a la empresa le corresponde un ajuste del 3,4% sobre las tarifas vigentes a ese momento.*

6. *Indicar a la empresa Transportes Serrano S. A. que en un plazo máximo de veinte días hábiles, contados a partir de la notificación de este acto, a cada uno de los opositores cuyos lugares o medios para notificar constan en este acto, con copia para el expediente ET-70-2013. Así mismo debe dar respuesta al MOPT, sobre todos y cada uno de los argumentos expuestos, relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones de la prestación del servicio, a que le obliga su condición de permisionario.*

7. *Indicar a la empresa Transportes Serrano S. A. que el reporte de estadísticas para futuras fijaciones tarifarias debe contemplar todos los trayectos con horarios establecidos, es decir: a San Francisco entrando por Calle Vieja de Birrisito, a Bajo Cervantes, a Parque Industrial de Cartago, Santiago-Cervantes y Estudiantes; acorde con el acuerdo de horarios establecido en el acuerdo 6.4. de la Sesión Ordinaria 67-2009 de 8 de octubre de 2009 y que forma parte del expediente ET-70-2013. Por lo que las estadísticas no deben presentarse en un solo bloque.*

(..)"

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley general de la administración pública (Ley 6227) y el Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe N° 172-IT-2015/5757 del 23 de febrero de 2015 y anular en su totalidad la resolución 141-RIT-2013 dictada a las 14:00 horas del 16 de octubre del 2013 y retrotraer el procedimiento a la etapa en que se originó la nulidad mencionada, es decir, al momento del análisis tarifario y en este mismo acto proceder a realizar el cálculo tarifario correspondiente.
- II. Fijar las siguientes tarifas para la ruta 338 descrita como: Cartago-Birrisito-Cervantes-Santiago de Paraíso, operada por la empresa Transportes Serrano S.A. según el siguiente detalle el siguiente detalle:

| RUTA | DESCRIPCIÓN | Tarifas (colones) | |
|------|---|-------------------|--------------|
| | | Regular | Adulto Mayor |
| 338 | Cartago-Cervantes-Santiago y viceversa | | |
| | Cartago-Santiago de Paraíso | 450 | 225 |
| | Cartago-Cervantes | 335 | 0 |
| | Cartago-Birrisito | 260 | 0 |
| | Santiago de Paraíso-Cervantes(estudiantes) | 180 | 0 |
| | Cartago-Paraíso | 260 | 0 |

- III. Archivar el recurso de revocatoria con apelación en subsidio, al carecer de interés actual en virtud de la nulidad absoluta de la resolución 141-RIT-2013 dictada a las 14:00 horas del 16 de octubre del 2013.
- IV. Indicar a la empresa Transportes Serrano S.A. que en un plazo máximo de veinte días hábiles, contados a partir de la notificación de este acto, a cada uno de los opositores cuyos lugares o medios para notificar constan en este acto, con copia para el expediente ET-70-2013. Así mismo debe dar respuesta al MOPT, sobre todos y cada uno de los argumentos expuestos, relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones de la prestación del servicio, a que le obliga su condición de permisionario.
- V. Indicar a la empresa Transportes Serrano S. A. que el reporte de estadísticas para futuras fijaciones tarifarias debe contemplar todos los trayectos con horarios establecidos, es decir: a San Francisco entrando por Calle Vieja de Birrisito, a Bajo Cervantes, a Parque Industrial de Cartago, Santiago-Cervantes y Estudiantes; acorde con el acuerdo de horarios establecido en el acuerdo 6.4. de la Sesión Ordinaria 67-2009 de 8 de octubre de 2009 y que forma parte del expediente ET-70-2013. Por lo que las estadísticas no deben presentarse en un solo bloque.
- VI. Las tarifas fijadas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el Diario La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante la Intendencia de Transporte, a la 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 contados a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

CQM//GRCH/EMA

1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 28612.—C-1063290.—(IN2015015238).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

CONVOCA A AUDIENCIA PÚBLICA

Con fundamento en el informe preliminar de fijación tarifaria a nivel nacional para el transporte remunerado de personas por autobús (oficio 136-IT-2015); en apego a lo dispuesto en el “Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús”, aprobado por la Junta Directiva mediante resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre del 2012 (publicada en el Diario Oficial Alcance Digital N° 174 *La Gaceta* N° 214 del 6 de noviembre del 2012) y según lo establecido en los artículos 30 y 36 de la Ley N° 7593; para exponer la propuesta de:

FIJACIÓN TARIFARIA A NIVEL NACIONAL PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, CORRESPONDIENTE AL I SEMESTRE DE 2015

El ajuste final de la aplicación de dicho modelo, que combina el efecto de variación de los parámetros de costo, se muestra en el siguiente cuadro:

Cálculo del Ajuste Tarifario General

| COSTOS | Fijación | Enero-15 | Fijación | Junio-15 | Variación | Ponderadores para el Ajuste Tarifario | Ajustes por Rubro |
|----------------------------------|--------------|-----------------------|--------------|-----------------------|-----------|---------------------------------------|-------------------|
| | Valor | Periodo de Referencia | Valor | Periodo de referencia | | | |
| Combustible | 651,54 | I Sem-2014 | 652,30 | II Sem-2014 | 0,12% | 20,79% | 0,02% |
| Salarios | 1.066.747,44 | II Sem-2014 | 1.088.189,20 | I Sem-2015 | 2,01% | 21,19% | 0,43% |
| Insumo para mantenimiento | 60,85 | Jun-14 | 61,61 | dic-14 | 1,26% | 25,24% | 0,32% |
| Gastos administrativos | 1.242.439,73 | II Sem-2014 | 1.305.907,55 | I Sem-2015 | 5,11% | 8,46% | 0,43% |
| Variación relativa en los costos | | | | | | | 1,2% |

Al aplicar la metodología vigente, los parámetros correspondientes a la fecha de corte generan un aumento promedio ponderado de 1,20% en el valor de las tarifas vigentes.

Se reitera que los ajustes se aplican utilizando el redondeo a los cinco colones más cercanos, lo que implica que porcentajes que no generan un ajuste mayor o igual al valor absoluto de $\text{¢}2,50$ no producen variación tarifaria.

Se les señala a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, debidamente acreditados por el CTP, que para tener derecho a la fijación nacional extraordinaria del primer semestre de 2015 se debe estar al día con:

- Canon de regulación (Ley N° 7593, arts. 39, 40 y 82).
- Obligaciones en materia tributaria, pago de cargas sociales y cumplimiento de las leyes laborales (Ley N° 7593, art. 6.c).

El estado del cumplimiento de dichas obligaciones legales se verificará 5 días hábiles antes de la fecha límite para resolver, esto de conformidad con el artículo 37 de la Ley N° 7593. Se informa a los operadores que se habilitará en la página web de la Autoridad Reguladora, en la dirección electrónica: www.aresop.go.cr/operadores, un listado preliminar con el estado de cumplimiento de los citados requisitos legales, por parte de los operadores, el cual estará disponible desde su publicación en la citada página web hasta la fecha de celebración de la audiencia pública.

La Audiencia Pública se llevará a cabo el día **martes 7 de abril del 2015**, a las 17 horas y 15 minutos (05:15 p. m.) por medio del sistema de videoconferencia(*) en los siguientes lugares: Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicado en Guachipelín de Escazú, Oficentro Multipark, edificio Turrubares, Tribunales de Justicia de los centros de: Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago y; en forma presencial en el Salón Parroquial de Bribri, que se ubica al frente de la Escuela Líder de Bribri, Talamanca, Limón.

Quien tenga interés legítimo podrá presentar su posición (*oposición o coadyuvancia*) ► **en forma oral** en la audiencia pública, (*para lo cual debe presentar su documento de identidad vigente*) ► **o por escrito firmado** (*en este caso se debe adjuntar copia de su documento de identidad vigente*): en las oficinas de la Autoridad Reguladora (en horario regular, hasta el día de realización de la audiencia, por medio del fax: 2215-6002 o del correo electrónico(**): consejero@aresep.go.cr hasta la hora programada de inicio de la respectiva audiencia pública.

Las oposiciones o coadyuvancias deben estar sustentadas con las razones de hecho y derecho e indicar un medio para recibir notificaciones (correo electrónico, número de fax, apartado postal o dirección exacta).

En el caso de personas jurídicas, las posiciones (*oposición o coadyuvancia*) deben ser interpuestas por medio del representante legal de dicha entidad y aportar certificación de personería jurídica vigente donde se haga constar dicha representación.

Se informa que la presente solicitud tarifaria se tramita en el **expediente ET-005-2015** y se puede consultar en las instalaciones de la ARESEP y en la siguiente dirección electrónica: www.aresep.go.cr (Expedientes).

Asesorías e información adicional: comunicarse con el Consejero del Usuario al teléfono: 2506-3359 o al correo electrónico: consejero@aresep.go.cr

- (*) Si por motivo de fuerza mayor o caso fortuito la audiencia pública no se puede realizar por el sistema de videoconferencia, ésta se celebrará en forma presencial en cada una de las sedes señaladas al efecto.
- (**) En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea enviada por medio de correo electrónico, esta debe de estar suscrita mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe de ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados.

Dirección General de Atención al Usuario.—Marta Monge Marín.—1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 28554.—C-91.850.—(IN2015015116).