

**ALCANCE DIGITAL N° 89**

# **LA GACETA**

**Diario Oficial**

---

Año CXXXVII

San José, Costa Rica, viernes 30 de octubre del 2015

N° 211

---

## **INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS**

### **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

**RESOLUCIÓN N° RJD-230-2015**

**INTENDENCIA DE TRANSPORTE**

**N° 128-RIT-2015**

**N° 129-RIT-2015**

**INTENDENCIA DE ENERGÍA**

**RIE-107-2015**

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS"

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### RESOLUCION RJD-230-2015

San José, a las quince horas con diez minutos del quince de octubre del dos mil quince

### METODOLOGÍA TARIFARIA ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA PARA FIJAR EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS EN PLANTELES DE DISTRIBUCIÓN Y AL CONSUMIDOR FINAL

---

#### EXPEDIENTE OT-161-2015

#### RESULTANDO:

- I. Que el 11 de noviembre de 2008, mediante la resolución RRG-9233-2008, el Regulador General aprobó el *"Modelo tarifario para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"*. Dicha resolución fue publicada en La Gaceta N°227, del 24 de noviembre de 2008. (Expediente ET-153-2008).
- II. Que el 29 de junio de 2015, mediante el oficio 004-CAAHRecope-2015, la Comisión Autónoma Ad-Hoc Recope remitió la propuesta de *"Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"* (folios 31 a 107).
- Á  
III. Que el 24 de julio de 2015, mediante el oficio 584-SJD-2015, la secretaria de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, comunica el acuerdo 10-34-2015 de la sesión ordinaria celebrada el 23 de julio de 2015, en donde dispone entre otras cosas: *"1. Someter al trámite de audiencia pública la propuesta de "Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final (...)" 2. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y el diario oficial La Gaceta"* (folio 01).
- Á  
IV. Que el 5 y 6 de agosto de 2015, se publicó la convocatoria a audiencia pública en el Alcance Digital N°61 a La Gaceta N° 151 y los diarios de circulación nacional (La Extra y La Teja), respectivamente (folios 172 a 175).
- Á  
V. Que el 31 de agosto de 2015, se realizó la audiencia pública de Ley, en el auditorio de la Aresep y mediante videoconferencia en los Tribunales de Justicia de Cartago, Ciudad Quesada, Heredia, Liberia, Limón, Pérez Zeledón y Puntarenas, de conformidad con lo señalado en el Acta N°076-2015 (folios 335 a 347).
- Á  
VI. Que el 1° de setiembre de 2015, mediante el oficio 2911-DGAU-2015, la Dirección General de Atención al Usuario emitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, en el cual se indicó que se recibieron y admitieron 6 posiciones (folios 222 y 223).
- Á  
Á  
VII. Que el 23 de setiembre de 2015 mediante los oficios 006-CAAHRecope-2015 y 007-Á CAAHRecope-2015, la Comisión Autónoma Ad-Hoc Recope remitió el informe final de la propuesta de *"Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"* y el análisis de las oposiciones y coadyuvancias presentadas en la audiencia pública realizada el 31 de agosto de 2015, respectivamente. (Correrá agregado a los autos).
- Á  
VIII. Que el 24 de setiembre de 2015 mediante los memorandos 733-SJD-2015 y 735-SJD-Á 2015, la Secretaría de Junta Directiva remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria para su análisis, la propuesta remitida en el oficio indicado en el resultando anterior. (Correrá agregado a los autos).

- IX. Que el 30 de setiembre de 2015, mediante el oficio 947-DGAJR-la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, emitió el criterio sobre la propuesta de *“Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final”*. (Correrá agregado a los autos).
- X. Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

**CONSIDERANDO:**

- I. Que en ausencia del señor Regulador General Dennis Meléndez Howell, con motivo de sus vacaciones desde el 24 de setiembre al 23 de octubre del 2015 inclusive, emite este acto la señora GRETTEL LÓPEZ CASTRO, en su condición de Reguladora General Adjunta, según el acuerdo que consta en el artículo segundo del acta de la sesión ordinaria número ciento sesenta y uno, celebrada por el Consejo de Gobierno el 20 de agosto del dos mil trece, publicado en La Gaceta 211 del 1 de noviembre del 2013, nombramiento que quedó ratificado por la Asamblea Legislativa en la sesión ordinaria número 69, celebrada el 19 de setiembre de 2013, de conformidad con lo estipulado en el artículo 47 de la Ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, nombramiento que a la fecha se encuentra vigente. De conformidad con el artículo 57 de la misma ley, la Reguladora General Adjunta sustituye al Regulador General durante sus ausencias temporales.
- II. Que en cuanto a las oposiciones y coadyuvancias presentadas en la audiencia pública, se tiene como respuesta el oficio 007-CAAHRecope-2015 de la Comisión Ad Hoc. (Correrá agregado a los autos).
- III. Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: **1-**Dejar sin efecto la resolución RRG-9233-2008 del 11 de noviembre de 2008, **2-**Aprobar la *“Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final”*, **3-**Tener como respuesta a los opositores que participaron en la audiencia pública realizada el 31 de agosto de 2015, lo señalado en el oficio 007-CAAHRecope-2015, que consta en el expediente OT-161-2015 y agradecer la valiosa participación de todos en este proceso, **4-** Instruir a la Comisión Ad Hoc notificar el oficio donde constan las respuestas a las oposiciones presentadas en la audiencia pública, **5-**Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la respectiva publicación de esta metodología en el Diario Oficial La Gaceta, **6-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la notificación de la presente resolución a las partes.
- IV. Que en sesión ordinaria 49-2015 del 30 de setiembre de 2015, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base de los oficios 006-CAAHRecope-2015, 007-CAAHRecope-2015, de la Comisión Ad Hoc, así como del oficio 947-DGAJR-2015, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

**POR TANTO:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley N° 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública N° 6227, en el Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, que es el Reglamento a la Ley N° 7593, y en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado.

**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA**

## DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### RESUELVE:

- I. Dejar sin efecto la resolución RRG-9233-2008 del 11 de noviembre de 2008, publicada en La Gaceta N° 227 del 24 de noviembre de 2008.
- II. Aprobar la *“Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final”*, con fundamento en lo señalado los oficios 006-CAAHRecope-2015, 007-CAAHRecope-2015, de la Comisión Ad Hoc, así como del oficio 947-DGAJR-2015, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, , tal y como se detalla a continuación:

“(…)

#### **1. Antecedentes**

La metodología actual para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final, fue establecida mediante Resolución del Regulador General RRG-9233-2008, publicada en La Gaceta N.o 227 del 24 de noviembre de 2008.

La Autoridad Reguladora ha identificado la necesidad de realizar modificaciones y ajustes al procedimiento actual. En este sentido, mediante oficio 567-RG-2013, del 13 de julio de 2013, el Regulador General nombró una Comisión Autónoma Ad Hoc para que realice una revisión de la metodología y proponga las modificaciones que considere pertinentes.

Producto de la experiencia en la aplicación de la metodología actual y de observaciones recibidas por la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), surge la necesidad de revisar lo siguiente: el método utilizado para calcular el margen de operación, la forma de reconocer el costo de capital, analizar la inclusión de un diferencial de precios, incluir el rendimiento del capital invertido en proyectos industriales, entre otros.

Mediante acuerdo 10-34-2015 del 23 de julio de 2015, la Junta Directiva de la ARESEP sometió al proceso de audiencia pública la propuesta de *“Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final”* (folios 1, 31 al 107). Dicho trámite se contempla en el expediente OT-161-2015.

Mediante informe de oposiciones y coadyuvancias 2911-DGAU-2015 del 01 de setiembre de 2015, la Dirección General de Atención al Usuario recibió y admitió un total de 6 posiciones de audiencia pública (folios 222 a 223).

Mediante el Informe de Instrucción Audiencia Pública del 25 de agosto de 2015, se detalla el desarrollo de la audiencia de ese mismo día.

#### **2. Justificación**

Con base en el artículo 36 de la Ley 7593, Ley Reguladora de los Servicios Públicos, en que se faculta a la Junta Directiva a modificar las metodologías tarifas, se somete la siguiente propuesta que introduce los siguientes cambios respecto al modelo vigente:

- a) Se modifica el tratamiento del tipo de cambio en los cálculos para colonizar el precio FOB de referencia internacional del combustible. El valor estimado del tipo de cambio de venta, se obtiene de la media aritmética simple de datos disponibles en los últimos 15 días naturales al segundo viernes de cada mes. Este cambio se ajusta al mismo criterio que se emplea para actualizar el precio de referencia internacional del combustible.

- b) Establecer un margen de operación absoluto, diferenciado por tipo de combustible. Con el modelo tarifario vigente, el margen de operación de Recope (factor K) es un porcentaje general; el cual debe ser ajustado para mantener constantes los ingresos tarifarios aprobados a Recope mediante el estudio ordinario de precio. Cualquiera de los dos métodos genera los ingresos requeridos y ninguno favorece o perjudica las finanzas del prestador del servicio. El cambio facilita los cálculos y los hace más fáciles de comprender.
- c) Cambiar la forma de reconocer el costo de capital. En el modelo vigente, este componente se estima como la suma del gasto por depreciación más un capital de trabajo equivalente a un mes de inventarios. En el modelo propuesto, el costo de capital se reconoce mediante un rendimiento sobre la base tarifaria.
- d) Incluir el rendimiento sobre la base tarifaria que se calcula aplicando una tasa denominada rédito al desarrollo, a la suma de los activos fijos netos revaluados. La tasa de rédito considerada refleja el costo de largo plazo del capital invertido en proyectos industriales.
- e) Modificar el tratamiento de los inventarios, de tal forma que se incluye el rendimiento sobre los mismos como parte de la base tarifaria.
- f) Separar el canon de regulación por las funciones que realiza la Aresep de las actividades de suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, para que los precios de los combustibles se ajusten extraordinariamente cuando esta variable cambie. Con ello, se busca dar cumplimiento a lo establecido por la Contraloría General de la República mediante los oficios 1463 de fecha 12 de febrero del año 2010 y DFOE-ED-0996 de 15 de diciembre de 2010. En este último oficio se indica lo siguiente: *“es el criterio actual de esta Contraloría General, que corresponde a esa Autoridad Reguladora realizar los cálculos pertinentes para ajustar las tarifas de los servicios públicos, ajustándose a lo establecido en el artículo 30 de la Ley Reguladora de los Servicios Públicos N°7593, en cuanto establece que las fijaciones de tarifas de carácter ordinario, al contemplar variaciones de los factores de costo e inversión, deben ser realizadas de oficio por la propia Autoridad Reguladora. Para cumplir con lo antes indicado, esa Autoridad Reguladora deberá documentar, formalizar e implementar las metodologías necesarias, cuya aplicación será objeto de fiscalización por parte de este órgano contralor, a partir del cobro que hará la ARESEP del canon de regulación correspondiente al periodo 2012”.*

Lo anterior significa, que a partir del año indicado, una vez aprobado el canon de regulación por parte de la Contraloría, de oficio se deben ajustar los precios y tarifas de los servicios públicos de carácter ordinario.

Los bienes o servicios de distribución de combustibles que regula la Aresep se encuentran dentro de una misma cadena de valor. Por ello, el canon necesario para regular las actividades de suministro de combustibles derivados de hidrocarburos puede retenerse en el precio en plantel de abasto. Así, se facilita el cobro y la estimación de los cánones, y se reduce la morosidad. Por otra parte, se puede establecer que el traslado del canon a los precios de los combustibles se realice por la vía extraordinaria, una vez aprobado dicho canon por la Contraloría General de la República y distribuido y publicado por la Autoridad Reguladora, lo que representaría una economía procesal significativa con respecto al procedimiento actual que requiere de la celebración de una audiencia pública en caso de que la modificación de los precios del combustible se hiciera por la vía ordinaria.

- g) Incorporar formalmente en la metodología el ajuste de precios por cambios en el impuesto único de los combustibles. Se formaliza este procedimiento en lo que respecta a la determinación del precio de los combustibles, según lo establece la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria del 4 de julio del 2001.
- h) Introducir el desarrollo de la variable de diferencial de precios con el objetivo de hacer el cálculo más transparente.

- i) Incluir el cálculo del seguimiento tarifario que incluye las diferencias entre los costos y otros ingresos estimados y reales para el año anterior al estimado, esto por cuanto las fijaciones ordinarias se realizan con estimaciones de esos rubros para un periodo siguiente, las cuales siempre presentan desviaciones de la realidad al concluir dicho periodo.
- j) Mejorar la redacción de la metodología, con el fin de facilitar la comprensión de los cálculos.

La propuesta que se presenta mantiene el concepto de paridad de importaciones de los combustibles, esto es, los precios "Free on board" (FOB) de los combustibles, los cuales incluyen el proceso de refinación. Eso significa que los precios de los combustibles terminados se van a determinar con base en las condiciones vigentes de los mercados internacionales de estos, lo que les introduce cierta medida de eficiencia al incorporar condiciones de competencia en su determinación. Dichos precios se revisarán periódicamente contra los precios pagados por Recope, de tal forma que cualquier eficiencia en la compra se traslade a los usuarios de esos combustibles.

### **3. Marco legal aplicable**

El establecimiento del modelo de fijación de tarifas propuesto en este documento tiene sustento legal en la normativa vigente aplicable a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos que se citan a continuación.

La Ley 7593 transformó al Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como, autonomía técnica y administrativa, cuyo objetivo primordial es ejercer la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley.

De esa forma, la Aresep es el ente competente para fijar las tarifas y precios de los servicios regulados, de conformidad con las metodologías que ella misma determine, asimismo, velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de los servicios públicos que enumera el artículo 5 de la Ley 7593.

Dentro de los servicios públicos que regula la Aresep, se encuentra el de suministro de combustibles derivados de hidrocarburos (Artículo 5, inciso d), de la Ley 7593).

Para fijar tarifas y establecer las metodologías, la Aresep tiene competencias exclusivas y excluyentes como lo señaló la Procuraduría General de la República en el dictamen C-329-2002 y la sentencia 005-2008, del 15 de abril de 2008, del Tribunal Contencioso Administrativo, Sección Sexta.

En ese mismo sentido, también se tiene lo dispuesto por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, que en lo que interesa ha manifestado:

*[...] V.-Fijaciones tarifarias. Principios regulatorios. En los contratos de concesión de servicio público (dentro de estos el de transporte remunerado de personas), de conformidad con lo estatuido por los artículos 5, 30 y 31 de la Ley No. 7593, corresponde a la ARESEP fijar las tarifas que deben cancelar los usuarios por su prestación. Ese cálculo, ha de realizarse conforme al principio del servicio al costo, en virtud del cual, según lo señalado por el numeral 3 inciso b) de la Ley no. 7593, deben contemplarse únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad. Para tales efectos, el ordinal 32 ibídem establece una lista enunciativa de costos que no son considerados en la cuantificación económica. A su vez, el numeral 31 de ese mismo cuerpo legal*

establece pautas que también precisan la fijación, como es el fomento de la pequeña y mediana empresa, ponderación y favorecimiento del usuario, criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, eficiencia económica, entre otros. El párrafo final de esa norma expresa que no se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias, postulado que cumple un doble cometido. Por un lado, se insiste, dotar al operador de un medio de retribución por el servicio prestado que permita la amortización de la inversión realizada para prestar el servicio y obtener la rentabilidad que por contrato le ha sido prefijada. Por otro, asegurar al usuario que la tarifa que paga por el transporte obtenido sea el producto de un cálculo matemático en el cual se consideren los costos necesarios y autorizados, de manera tal que se pague el precio justo por las condiciones en que se brinda el servicio público. Este aspecto lleva a que el proceso tarifario constituya una armonía entre ambas posiciones, al punto que se satisfagan los derechos de los usuarios, pero además el derecho que se deriva del contrato de concesión, de la recuperación del capital y una ganancia justa. Por ende, si bien un principio que impregna la fijación tarifaria es el de mayor beneficio al usuario, ello no constituye una regla que permita validar la negación del aumento cuando técnicamente proceda, siendo que en esta dinámica debe imperar un equilibrio justo de intereses, lo que logra con un precio objetivo, razonable y debido. En su correcta dimensión implica un servicio de calidad a un precio justo. Con todo, el incremento tarifario dista de ser un fenómeno automático. Está sujeto a un procedimiento y su viabilidad pende de que luego del análisis técnico, se deduzca una insuficiencia económica. En este sentido, la ARESEP se constituye en la autoridad pública que, mediante sus actuaciones, permite la concreción de esos postulados que impregnan la relación de transporte público. **Sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios.** [...] (Véase sentencia No. 577 de las 10 horas 20 minutos del 10 de agosto de 2007). (Lo resaltado no es del original).

En el ejercicio de esas competencias, se debe considerar lo dispuesto en la Ley 7593, específicamente los artículos 1, 3, 31 y 45 y en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública.

- **La Ley N° 7593, establece:**

[...] Artículo 1. "Transformación...La Autoridad Reguladora no se sujetará a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan en esta Ley; no obstante, estará sujeta al Plan nacional de desarrollo, a lo planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo. [...]"

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos: a) Servicio Público. El que por su importancia para el desarrollo sostenible del país sea calificado como tal por la Asamblea Legislativa, con el fin de sujetarlo a las regulaciones de esta ley. b) Servicio al costo: principio 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, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31 [...]"

Artículo 4. Objetivos: ... e) Coadyuvar con los entes del Estado, competentes en la protección del ambiente, cuando se trate de la prestación de los servicios regulados o del otorgamiento de concesiones [...]"

Artículo 5. Funciones: En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas... Los servicios públicos antes mencionados son: ... d) Suministro de combustibles derivados de hidrocarburos [...]"

*Artículo 9. Concesión o permiso... La Autoridad Reguladora continuará ejerciendo la competencia que la Ley No. 7200 y sus reformas, del 28 de setiembre de 1990, le otorgan al Servicio Nacional de Electricidad [...]*

*Artículo 25. La Autoridad Reguladora emitirá los reglamentos que especifiquen las condiciones de calidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima con que deberán suministrarse los servicios públicos, conforme a los estándares específicos existentes en el país o en el extranjero para cada caso [...]*

*Artículo 31. Fijación de tarifas y precios: Para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, la Autoridad Reguladora tomará en cuenta las estructuras productivas modelo para cada servicio público, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestadoras. [...]*

*Los criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, conservación de energía y eficiencia económica definidos en el Plan Nacional de Desarrollo, deberán ser elementos centrales para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos. No se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras del servicio público.*

*La Autoridad Reguladora deberá aplicar modelos de ajuste anual de tarifas, en función de la modificación de variables externas a la administración de los prestadores de los servicios, tales como inflación, tipos de cambio, tasas de interés, precios de hidrocarburos, fijaciones salariales realizadas por el Poder Ejecutivo y cualquier otra variable que la Autoridad Reguladora considere pertinente.*

*De igual manera, al fijar las tarifas de los servicios públicos, se deberán contemplar los siguientes aspectos y criterios, cuando resulten aplicables:*

- a) Garantizar el equilibrio financiero.*
- b) El reconocimiento de los esquemas de costos de los distintos mecanismos de contratación de financiamiento de proyectos, sus formas especiales de pago y sus costos efectivos [...].*
- c) La protección de los recursos hídricos, costos y servicios ambientales. (Así reformado, todo el artículo, por el artículo 41, inciso g) de la Ley 8660 de 8/8/2008, publicada en el Alcance 31, a La Gaceta 156 del 13/8/2008)". [...]*

*Artículo 45. "Órganos de la Autoridad Reguladora. La Autoridad Reguladora tendrá los siguientes órganos:*

- a) Junta Directiva.*
- b) Un regulador general y un regulador general adjunto.*
- c) Superintendencia de Telecomunicaciones (Sutel).*
- d) La Auditoría Interna.*

*La Junta Directiva, el regulador general, el regulador general adjunto y los miembros de la Sutel, ejercerán sus funciones y cumplirán sus deberes en forma tal, que sean concordantes con lo establecido en el Plan nacional de desarrollo, en los planes de desarrollo de cada sector, así como con las políticas sectoriales correspondientes. [...]*

- **La Ley General de la Administración Pública establece:**

[...] Artículo 16. 1. En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia. 2. El Juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad. [...]

- **La Resolución de Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos No. 009, publicada en el diario oficial La Gaceta N.109, del lunes 07 de junio del 2010, en la cual se establece:**

[...] En el documento *Política y Metodologías Tarifarias del Sector Energía de la ARESEP* se cita: "...el principio de "tarifas al costo", no especifica que este costo debe ser de naturaleza financiero-contable o similar, e incluso en el artículo #31 se indica que deben tomarse en cuenta aspectos de equidad social, sostenibilidad ambiental, conservación de la energía y eficiencia económica; por lo que en la práctica se han utilizado diversas alternativas tarifarias, todas las cuales podrían definirse como basadas en el costo (Ej. contable -financiero, marginal-económico, etc.)". [...]

- **El V Plan Nacional de Energía 2008-2021, o en el Plan que se encuentre vigente a la fecha, que contiene lineamientos relacionados con el desarrollo de infraestructura necesaria para asegurar una oferta adecuada de combustibles derivados de hidrocarburos, tanto en cantidad como en calidad.**

En ese sentido, se menciona la creación de mejores condiciones de infraestructura portuaria petrolera tanto en el Caribe como en el Pacífico, el mejoramiento de la eficiencia, cobertura y capacidad de la red de poliductos y planteles con alternativas de un trasiego de mayor volumen y colocando los combustibles más cerca de los centros de consumo y la ampliación de la capacidad de almacenamiento y distribución de combustibles.

- **El Plan Nacional de Desarrollo 2015 -2018 "Alberto Cañas Escalante".**

En donde se considera conveniente que RECOPE continúe participando en la investigación, evaluación y desarrollo de proyectos relacionados con las energías alternativas como son el alcohol, el biodiesel, la biomasa, el biogás, el hidrogeno, el gas natural, entre otras, como forma de producción de energías sostenibles, alternativas y amigables con el ambiente.

- **El Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados, en su artículo 6 inciso 2), sub inciso c) establece:**

La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos se encuentra facultada para dictar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos mercados. Dicho reglamento fue publicado en el Alcance 13 a La Gaceta No. 69, del 8 de abril de 2009.

- **El procedimiento para tal efecto, es el de la audiencia pública, establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, que dispone:**

[...] Artículo 36. Asuntos que se someterán a audiencia pública. Para los asuntos indicados en este artículo, la Autoridad Reguladora convocará a audiencia, en la que podrán participar las personas que tengan interés legítimo para manifestarse. Con ese fin, la Autoridad Reguladora ordenará publicar en el diario oficial La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, los asuntos que se enumeran a continuación:

- a) *La formulación o revisión de los modelos de fijación de precios y tarifas, de conformidad con el artículo 31 de la presente Ley. [...]*

De conformidad con lo anteriormente expuesto, resulta claro que la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora es la competente para emitir las metodologías tarifarias de los servicios públicos regulados, incluyendo los servicios de suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, para lo cual deberá seguir el procedimiento de audiencia pública en el que se garantice la participación ciudadana y para la emisión de las mismas deberá observar el principio de servicio al costo, las reglas de la ciencia y la técnica y las disposiciones generales emitidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en los planes sectoriales relativas al sector de hidrocarburos.

De acuerdo con el marco legal antes descrito, se encuentra sustento para establecer una metodología para fijar el precio en plantel de distribución, por vía ordinaria y extraordinaria, de todos los combustibles derivados de hidrocarburos que comercializa Recope.

#### **4. Objetivos y alcance**

##### **4.1. Objetivos**

El objetivo del modelo es el siguiente:

Modificar el procedimiento de fijación tarifaria de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final, de tal forma que se salvaguarden los intereses del consumidor final mediante el cumplimiento del principio del servicio al costo, se cuenten con procedimientos de cálculo de tarifas que sean claros y verificables, se promueva el cumplimiento, en tiempo y presupuesto, del programa de inversiones de Recope, en el área de importación, almacenamiento y distribución de combustibles derivados del petróleo y aquellos que sean definidos como prioridad nacional de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo y Plan Nacional de Energía vigente y se asegure el equilibrio financiero del prestador del servicio público regulado.

##### **4.2. Alcance**

El alcance del resultado obtenido por la aplicación de este modelo será extensivo a:

- a. Todo el territorio nacional.
- b. Todos los combustibles derivados de hidrocarburos, con o sin mezcla de otros tipos de combustibles.
- c. Todos los planteles de distribución de Recope.
- d. La determinación del precio de los combustibles al consumidor final.
- e. Las fijaciones de carácter ordinario como extraordinario.
- f. La venta de combustibles en puertos y aeropuertos.

#### **5. Fijación del precio en plantel de distribución por vía ordinaria**

##### **5.1. Fórmula general del precio por litro**

A continuación se explica el procedimiento para fijar el precio en plantel de distribución, de todos los combustibles derivados de hidrocarburos que comercializa Recope, con excepción de los que se venden en puertos y aeropuertos, los cuales se calcularán con el procedimiento incluido en el apartado 5.12 de esta metodología.

Se debe indicar que la fórmula general aquí descrita se utilizará tanto para la fijación por vía ordinaria como para la fijación extraordinaria, toda vez que en ambas se calcula el precio de

venta en plantel de distribución al mayoreo de los combustibles. La diferencia entre ambas fijaciones (ordinaria y extraordinaria) es la periodicidad con la que se calculan algunas de las variables. En la sección 6 se especifican las variables de esta fórmula que se actualizan de forma extraordinaria y su respectiva periodicidad.

Para fijar el precio por litro en plantel de distribución (PPC<sub>i</sub>) se debe aplicar la ecuación 1. La temporalidad y el detalle de cálculo de cada una de las variables se definen en las siguientes secciones.

$$PPC_i = (PR_{ij} * TCR_j) + (K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,a} + T_i - SE_{i,h} - SC_{i,j} + PS_{i,j} + RSBT_{i,a} \quad (\text{Ecuación 1})$$

Donde:

- PPC<sub>i</sub> = Precio de venta en plantel de distribución, por litro, al mayoreo del combustible i.
- PR<sub>ij</sub> = Precio FOB promedio internacional de referencia por litro del combustible i del ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.2).
- TCR<sub>j</sub> = Tipo de cambio (colones / dólares USA) del ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.3).
- K<sub>i,a</sub> = Margen de operación de Recope por litro del combustible i en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.4).
- OI<sub>i,a</sub> = Otros ingresos diferentes a la venta de combustibles en plantel de distribución, para el combustible i en el año a. Se utilizan los valores reales de las cuentas de otros ingresos para los cuales Recope no cuente con los gastos asociados a su generación y no puedan separarse las actividades contablemente (ver detalle de cálculo en la sección 5.5).
- OIP<sub>i,a</sub> = Otros ingresos prorrateados. Se refiere a otros ingresos diferentes a la venta de combustibles en plantel de distribución, que no pueden ser asociados a un combustible en particular en el año a. Se utilizan los valores reales de las cuentas de otros ingresos para los cuales Recope no cuente con los gastos asociados a su generación y no puedan separarse las actividades contablemente (ver detalle de cálculo en la sección 5.5).
- Da<sub>i,j</sub> = Ajuste en el precio de venta causado por el diferencial de precio del combustible i en el ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.6).
- AZ<sub>i,a</sub> = Ajuste por concepto de gastos de operación por litro para el combustible i, en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.8.1).
- AOI<sub>i,a</sub> = Ajuste por concepto de otros ingresos por litro para el combustible i, en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.8.2).
- Ca<sub>i,a</sub> = Canon de regulación de la actividad de suministro del combustible i, en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.9).
- T<sub>i</sub> = Impuesto único por tipo de combustible i (ver detalle de cálculo en la sección 5.11).
- SE<sub>i,h</sub> = Subsidio específico por tipo de combustible i otorgado por el Estado mediante transferencia directa a Recope durante el periodo h (ver detalle de cálculo en la sección 5.7.1).
- SC<sub>i,j</sub> = Subsidio cruzado por tipo de combustible i, para el ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.7.2).

$PS_{i,j}$  = Asignación del subsidio del combustible  $i$ , para el ajuste extraordinario  $j$ . Para los combustibles  $i$  no subsidiados (ver detalle de cálculo en la sección 5.7.3).

$RSBT_{i,a}$  = Rendimiento sobre base tarifaria para el combustible  $i$ , en el año  $a$  (ver sección 5.10).

$i$  = Tipo de combustible.

$j$  = 1, 2, 3, ...,  $J$ , Número de ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa establecida mediante procedimiento ordinario vigente.

$a$  = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

$h$  = Periodo durante el cual se aplicará el subsidio  $S_i$ , según lo establecido por el ente competente.

## **5.2. Precio FOB de referencia internacional del combustible $i$ (PRi)**

### **5.2.1. Combustibles derivados de hidrocarburos y biocombustibles:**

El precio FOB de referencia internacional del combustible  $i$  utilizado en las fijaciones ordinarias será el PRi vigente a la fecha de la resolución tarifaria ordinaria derivado de una fijación extraordinaria. El PRi, en fijaciones extraordinarias, se calcula como el promedio simple de las observaciones para las cuales existen datos de los precios internacionales disponibles en el periodo de los 15 días naturales anteriores al segundo viernes de cada mes, reportados por las fuentes de referencia. El valor de la observación diaria es el promedio simple de las cotizaciones alta y baja reportadas en la fuente de información, según el siguiente orden de preferencia:

- i. "Platt's Oilgram Price Report" de la Costa del Golfo de los Estados Unidos de América (USA), publicado por McGraw Hill Financial.
- ii. Cualquier otra fuente siempre y cuando esté formalmente reconocida por Aresep. Dicha fuente deberá estar basada en un software o plataforma virtual que contenga información del precio del petróleo crudo y de sus derivados, además la información disponible debe estar fundamentada en información pública de las distintas bolsas de valores o commodities a nivel mundial.  
Los precios de referencia de los combustibles de otra fuente deberán estar homologados a los productos de venta nacional para lo cual se utilizará el detalle de los productos incluidos en la tabla 1 o su actualización según fijaciones tarifarias ordinarias.
- iii. En el caso del Av-gas se utilizarán los precios realmente pagados por Recope en el último embarque comprado de ese producto.
- iv. De contarse solamente con un precio CIF de referencia, la Aresep deberá ajustarlo con la información más oportuna para aproximar el dato a un precio FOB.

Los precios se expresarán en dólares de los Estados Unidos (US\$) por barril y se convertirá a colones por litro, utilizando un factor de conversión de 158,987 litros por barril y el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), publicado por el Banco Central de Costa Rica, según la sección 5.3.

Si el precio de referencia de la fuente primaria ha sido influenciado por factores atípicos (que presenta características distintas a las consideradas normales en un determinado aspecto o campo de la realidad), como huracanes u otros fenómenos no previsibles y, simultáneamente, no se hayan realizado importaciones de productos cuyo precio haya sido afectado por tales factores, o cuando las importaciones de productos se reciban por la costa del Pacífico, se utilizarán como fuente secundaria los precios de referencia internacionales

en US Atlantic Coast, Chicago, US West Coast. Dichos efectos en el precio deberá ser acreditado por RECOPE en cada caso particular.

Los precios de referencia a utilizar deberán corresponder a productos con las siguientes características o en su efecto con sus homologaciones:

**Tabla 1**

<b>PRODUCTO</b>	<b>Referencia</b>	<b>Código de producto (Platt's)</b>
<i>Gasolina súper</i>	<i>Unleaded midgrade 89 octanos (R+M)/2.</i>	<i>PGAA Y00</i>
<i>Gasolina plus 91</i>	<i>Regular unleaded 87 octanos (R+M)/2</i>	<i>PGACT00</i>
<i>Diésel 50 ppm de azufre</i>	<i>Cetane of min 40, Sulfur of max 10 ppm, Gravity of min 30 API, Flash point of 130° F ajustado.</i>	<i>AATGY00</i>
<i>Diésel 15 ppm de azufre</i>	<i>Ultra Low Sulfur Diesel USGC pipeline, Cetane of min 40, Sulfur of max 10 ppm, Gravity of min 30 API, Flash point of 130° F</i>	<i>AATGY00</i>
<i>Diésel térmico</i>	<i>Gasoil N°2, 0,2% de azufre ajustado.</i>	<i>POAED00</i>
<i>Keroseno</i>	<i>Jet/Kero 54, 0,3% de azufre.</i>	<i>PJABO00</i>
<i>Búnker</i>	<i>Residual fuel N°6, 3% de azufre</i>	<i>PUAFZ00</i>
<i>Búnker bajo azufre</i>	<i>60% Residual fuel N°6, 3% de azufre + 40% diésel ULSD</i>	<i>PUAFZ00/ AATGY00</i>
<i>IFO-380</i>	<i>New Orleans i.e., viscosidad 380CST, 3,0 – 4,0 S (azufre), con factor de conversión reportado por Platt's de 6,40 barriles por tonelada. Dato proporcionado por Recope.</i>	<i>No aplica</i>
<i>Asfaltos</i>	<i>Selling Prices Asphalt Cement Text/Louisiana Gulf. Dato proporcionado por Recope.</i>	<i>No aplica</i>
<i>Diésel Pesado</i>	<i>Se utiliza una mezcla de 55,23% precio diésel más 44,77% precio búnker.</i>	<i>POAED00/PUAFZ00</i>
<i>Emulsión asfáltica</i>	<i>Se utiliza el 65% de la mezcla del 86% del precio del asfalto más el 14% del precio del búnker. Los porcentajes de mezcla son suministrados por la Dirección de Distribución de Recope y están sujetos a revisión por Aresep. La fórmula anterior está sujeta a actualización conforme a los costos de los insumos utilizados en la preparación del producto.</i>	<i>No aplica</i>
<i>LPG 70-30</i>	<i>Normal Propane Monte Belvieu, non-tet y Normal Butane Mont Belvieu, non-tet; mezcla en 70% de propano y 30% de butano máximo.</i>	<i>PMAAY00/PMAAI00</i>
<i>LPG rico en propano</i>	<i>Normal Propane Monte Belvieu, non-tet</i>	<i>PMAAY00</i>

Av - gas	Media aritmética (promedio simple) de los precios de las referencias: DTN AvGas Borger TX PSX Br DTN AvGas Houston/Pasadena TX BrAvg DTN AvGas Baton Rouge LA PSX Br	DA398KS DA416ZX DA115KS
Jet A-1	Jet/Kero 54, 0,3% de azufre.	PJABO00
Nafta pesada	Heavy Naphtha USGC barge	AALPI00

<b>Referencia para biocombustibles en el siguiente orden de utilización:</b>		
<b>PRODUCTO</b>	<b>Referencia</b>	<b>Código de producto (Platt's)</b>
Etanol	Houston Costa del Golfo. Desnaturalizado, grado de refinación etanol, 115 octanos (R+M)/2, RVP de 18 psi.	AATGJ00
	Costa Oeste (USWC, California), desnaturalizado, grado de refinación etanol, 115 octanos (R+M)/2, RVP de 18 psi.	AAMNK00 AAMNN00
Biodiesel	Houston o Chicago 99,9% biodiesel. Especificación ASTM B100, 47 cetanos, contenido máximo de azufre 15 ppm.	AAURS00 AAURR00
Regular RBOB gasolina:	Costa del Golfo o Costa del Atlántico. Octanos mín. de 83,7 (R+M)/2, etanol máx. 10%.	AAMFB00 (USGC) AAVKS00 (Atlantic)
Regular RBOB gasolina:	Costa del Golfo o Costa del Atlántico. Octanos mín. de 91,4 (R+M)/2, etanol máx. 10%.	AAMNG00 (USGC) AAVKT00 (Atlantic)

### 5.2.2. Mezclas de combustibles:

Para las mezclas de combustibles, el precio de referencia se determinará con base en los volúmenes de cada uno de esos componentes en la mezcla total. Para tales efectos se utilizará la fórmula siguiente:

i. Mezclas de dos combustibles:

$$PR_{i,j} = X\% * PR_{i1j} + (1-X\%) * PR_{i2j} \quad (\text{Ecuación 2a})$$

Donde:

$PR_{i,j}$  = Precio FOB a utilizar en caso de una mezcla del combustible i, para el ajuste extraordinario j.

X% = Porcentaje de participación del combustible "1" en la mezcla de los productos que vende Recope.

$PR_{i1j}$  = Precio FOB de referencia internacional del combustible "i1" para el ajuste extraordinario j. En caso de que "1" sea un biocombustible: si es importado se utiliza el precio de la misma fuente de información detallada en el punto anterior, o si es producido a nivel nacional el menor resultante entre el precio

FOB de referencia anteriormente citado o el precio del productor nacional del biocombustible entregado en el lugar donde se realizará la mezcla.

$PR_{i2j}$  = Precio de referencia internacional del combustible "i2" utilizado en la mezcla ya definido en el punto anterior, para el ajuste extraordinario j.

1 = Combustible derivado de hidrocarburo o biocombustible, de conformidad con las tablas de la sección 5.2.1.

2 = Combustible derivado de hidrocarburo diferente de "i1", de conformidad con las tablas de la sección 5.2.1.

j = 1, 2, 3, ..., J, Número de ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa establecida mediante procedimiento ordinario vigente.

ii. Mezclas de más de dos combustibles:

$$PR_{ij} = \sum_{h=1}^H \gamma_h * PR_{h,j} \quad (\text{Ecuación 2b})$$

Donde:

$PR_{i,j}$  = Precio FOB a utilizar en caso de una mezcla del combustible i, para el ajuste extraordinario j.

$\gamma_h$  = Proporción de cada combustible h que se utiliza en la mezcla, y en donde  $0 < \gamma_h \leq 1$  y la

$$\sum_{h=1}^H \gamma_h = 1$$

$PR_{h,j}$  = Precio FOB de referencia internacional del combustible "h" para el ajuste extraordinario j.

i = Tipo de combustible.

h = Combustibles derivados de hidrocarburos o biocombustibles, de conformidad con las tablas de la sección 5.2.1., los cuales componen la mezcla del combustible i.

H = índice que denota número de combustibles derivados de hidrocarburos o biocombustibles

### **5.2.3. Aspectos generales a considerar**

La fuente de información de los precios de referencia, sus códigos, los porcentajes de las mezclas, así como la inclusión de nuevos combustibles derivados de hidrocarburos podrán modificarse o agregarse únicamente a través de un ajuste ordinario de precios. El estudio ordinario en este sentido debe incluir:

- i. En el caso de combustibles nuevos y porcentajes de la mezcla, la justificación debe incluir como mínimo: las características y especificaciones técnicas que originen el cambio, su sustento jurídico y técnico y las fuentes de información para su análisis e incorporación.
- ii. En el caso de los otros cambios indicados, la justificación debe incluir como mínimo las razones del cambio y demostrar que las fuentes de información o los códigos propuestos corresponden técnicamente a los productos expendidos en territorio nacional.

En el caso de que el código para algún producto dejara de existir, en el momento de las fijaciones extraordinarias, se mantendrá el último precio de referencia FOB que se obtuvo

de la fuente de información indicada hasta tanto el nuevo código se justifique y actualice en una fijación ordinaria de tarifas.

### 5.3. Tipo de cambio (TCR)

El TCR utilizado, para colonizar el precio FOB de referencia internacional del combustible, en las fijaciones ordinarias será el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), publicado por el Banco Central de Costa Rica, utilizado para calcular el PPCi vigente a la fecha de la resolución tarifaria ordinaria derivado de una fijación extraordinaria, y se calcula como la media aritmética diaria de las observaciones para los últimos 15 días naturales anteriores al segundo viernes de cada mes. La cantidad y fecha de las observaciones deberá corresponder con las observaciones utilizadas en el cálculo de la variable  $PR_{i,j}$ .

### 5.4. Margen de operación ( $K_{i,a}$ )

Mediante el margen de operación (K) se reconocen los costos y gastos necesarios para disponer los combustibles en planteles de distribución y para garantizar el suministro oportuno a largo plazo. No forman parte de este margen los costos relacionados con la actividad de refinación, debido a que éstos son considerados en el precio FOB internacional de referencia del combustible. Si la gerencia de refinación realiza actividades que sean de apoyo a la distribución, almacenamiento y trasiego de combustibles terminados, deberán reclasificarse dichos costos a estas gerencias con la debida justificación. La forma de cálculo de los costos que se incluyen en esta variable se realizará de conformidad con lo indicado en la sección 5.4.1.

Este margen de operación se debe calcular por tipo de combustible. Cuando los rubros de costo no puedan asociarse directamente con el tipo de combustible, el monto del costo que se debe asignar a cada producto se determinará por el parámetro de distribución de costos (Cost drivers) que mejor se ajuste al costo a distribuir. En caso de no contar con ese conductor se considerará su participación en las ventas totales físicas del último año calendario.

Este margen absoluto generará los ingresos para cubrir el costo de operación necesario para el suministro oportuno del combustible y será establecido al menos una vez al año de manera ordinaria siguiendo el procedimiento establecido en la Ley 7593, sus reformas y su reglamento.

A continuación se describe el procedimiento de estimación del margen de operación para cada tipo de combustible, el cual se basa en el análisis de los costos históricos, la temporalidad de esos costos históricos se indica en el detalle siguiente. Con ese propósito, la fórmula a emplear es la siguiente:

$$K_{i,a} = C_{i,a} \quad (\text{Ecuación 3})$$

Dónde:

$K_{i,a}$  = Margen de operación por litro de combustible vendido y por tipo de combustible  $i$ , en el año  $a$ .

$C_{i,a}$  = Costos totales operativos tarifarios anuales por litro y tipo de combustible  $i$ , en el año  $a$ .

$i$  = Tipo de combustible.

$a$  = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

Los costos operativos tarifarios anuales por tipo de combustibles ( $C_{i,a}$ ) incluyen los siguientes:

- i. Margen de comercialización del proveedor (margen trader): beneficio que obtiene el proveedor internacional de los combustibles por realizar la labor de compra-venta. Este margen deberá encontrarse debidamente separado y contabilizado por producto. Recope deberá aportar los documentos probatorios necesarios, que indiquen los montos estimados y ejecutados en el año previo al estudio tarifario.
- ii. Flete de transporte internacional: costo de transportar por barco los combustibles desde el puerto de origen hasta el puerto de destino en Costa Rica. Cuando por razones de fuerza mayor el puerto de destino no sea Costa Rica, deberá sumarse los gastos de transporte desde el puerto de destino hasta el punto de abasto de Recope.
- iii. Seguro de transporte internacional: costo del seguro por la posible pérdida o daño que pueda sufrir el producto durante el transporte de los combustibles desde el país de origen hasta el puerto de destino. Cuando por razones de fuerza mayor el puerto de destino no sea Costa Rica, deberá sumarse los gastos de seguro desde el puerto de destino hasta el punto de abasto de Recope.
- iv. Pérdidas en tránsito: costo por las diferencias volumétricas que se presentan entre el volumen cargado en puerto de origen y volumen descargado en puerto de destino, lo cual debe estar certificado (legalmente válido) como parte de la justificación que incluya la empresa.
- v. Costos portuarios de recepción: costo de las actividades de descarga de los combustibles en puerto de destino.
- vi. Costos de almacenamiento, trasiego y distribución: costos asociados a las labores operativas de la empresa, estos rubros se obtienen de acuerdo al modelo de costos de distribución elaborado por Recope y deberá ser concordante con los registros contables de la cuenta respectiva. Recope deberá aportar la hoja de cálculo (en formato electrónico editable, con las fórmulas y enlaces correspondientes) del modelo de costos, el cuadro comparativo del resultado de dicho modelo con el saldo de la cuenta respectiva, así como todos los comprobantes necesarios.
- vii. Costos y gastos de las gerencias de apoyo: estos costos y gastos están asociados a las demás gerencias de Recope, que le brindan apoyo a la gerencia de distribución. Recope deberá separar de manera técnica, con fundamentos contables o ingenieriles, los costos que estas gerencias dedican a las diferentes actividades, con el único fin de separar los costos de la actividad de refinación de la base de cálculo de este componente, ya que dicha actividad no se considera para la asignación del margen de comercialización correspondiente.
- viii. Gastos por depreciación: costo del desgaste anual de los activos fijos al costo, útiles y utilizables en la actividad regulada. En esta partida se deberán tomar en cuenta los diferentes activos de refinación y sus correspondientes depreciaciones, únicamente cuando estos sean dedicados al almacenamiento, trasiego o distribución de producto terminado.
- ix. Cargas ajenas: considera los pagos realizados a terceros establecidos por norma jurídica, tales como el canon de aviación civil, fondo de emergencia, y aportes al MINAET. Con respecto a esta partida, Recope deberá justificar los gastos que la componen, respecto a su necesidad para prestar el servicio público regulado, al igual que deberá remitir un comparativo de las cifras de esta partida de los dos años, previos al estudio tarifario.
- x. Costos por demora: incorpora los costos por demora relacionados con condiciones de mal tiempo u otras razones por demora conforme a las normas de comercio internacional y debidamente justificadas.
- xi. Gastos pre-operativos: se refiere aquellos gastos en los que incurre la empresa con anterioridad a la ejecución de proyectos de inversión en activos productivos, para las labores de almacenamiento, trasiego y distribución, y cuyo fin es poder determinar la viabilidad de los proyectos; de lo contrario serán costos capitalizables en cada proyecto de que se trate.

Según las fuentes de información que se requiere utilizar para estimarlos, los rubros que conforman el componente de "Costos operativos tarifarios por tipo de combustibles (Ci)" son

de dos tipos: a) los que se originan en Costa Rica, y b) los que se originan en transacciones en el mercado internacional o que se derivan de éstas.

Los costos que se originen en Costa Rica se calcularán con base en los resultados del último periodo fiscal y se proyectarán de acuerdo con la última información real con que se cuente y la inflación esperada para el periodo en que se estimará la tarifa, medida ésta a través de la proyección del cambio en el Índice de Precios al Consumidor (**IPC**), o la proyección que se derive de estudios, presupuestos, contratos y planes con que cuente la empresa. De esta forma se garantiza que los ingresos requeridos sean similares a los costos reconocidos regulatoriamente.

Los costos que se originen en transacciones realizadas en el mercado internacional o que se deriven de éstas (a) margen de comercialización del proveedor (margen trader), b) pérdidas en tránsito, c) flete de transporte internacional y d) seguro de transporte marítimo), se calcularán con base en los costos históricos, en dólares, del último periodo fiscal y se estimarán de acuerdo con la última información real con que se cuente y la del crecimiento calculado del IPC de los Estados Unidos de América (Consumer Price Index –CPI-) (**IPC<sub>USA</sub>**), publicado por el Fondo Monetario Internacional para el periodo en que se estimará la tarifa, o proyección que se derive de estudios, presupuestos, contratos y planes con que cuente la empresa. De esta forma, se espera que los ingresos requeridos sean similares a los costos reconocidos regulatoriamente.

En el caso de aquellos gastos en colones o moneda extranjera cuyo nivel de crecimiento pudiera explicarse mejor con otro índice de precios diferente al **IPC e IPC<sub>USA</sub>**, se seleccionará un índice representativo, justificando la razón técnica que fundamente dicha decisión con base en la ciencia, técnica y lógica tal y como lo establece la Ley General de la Administración Pública.

Para expresar estos costos en colones, el tipo de cambio (**TC¢**) a usar es el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública.

A continuación se detallan los costos operativos tarifarios incluidos en la ecuación 3.

#### **5.4.1. Metodología de cálculo de los componentes de costo y gasto por producto.**

- i. Margen de comercialización del proveedor (margen trader) para el combustible i (Mg¢/Ltr<sub>i</sub>):

El margen de proveedor internacional se presenta como un promedio de las comisiones cobradas, según los contratos del último año disponible al momento del cálculo tarifario. Este dato se presenta en dólares por barril. Para su incorporación dentro del cálculo de K proyectado para el periodo en que estará vigente la tarifa por producto, se multiplica su valor en dólares por barril, por el IPC de los Estados Unidos de América (**TC¢**). El resultado se multiplica por el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública y dividiendo el resultado anterior entre 158,987 (litros/barril) para finalmente que el resultado quede expresado en colones / litro.

$$Mg\$/L_{i,a} = [(Mg\$/bbl_{i,a-1}) * (1 + IPC_{USA, a}) * TC\$/] / 158,987 \quad (\text{Ecuación 4})$$

Donde:

$Mg\$/L_{i,a}$  = Margen de comercialización del proveedor, que es el proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.

- Mg\$/bbl<sub>i,a-1</sub> = Margen de comercialización del proveedor, que es el promedio del año base a-1 en dólares por barril para el combustible i.
- IPC<sub>USA, a</sub> = Inflación de los Estados Unidos de América proyectada para el año a. (revisar para todas las demás)
- TC¢ = Tipo de cambio, de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública.
- i = Tipo de combustible.
- a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.
- a-1 = Año base.

ii. Flete de transporte marítimo:

Para el cálculo de este componente se toman los datos reales para el año base del anexo 3-B.4 de los Estados Financieros de Recope o su equivalente, expresado en dólares estadounidenses / barril. Ese cuadro detalla los barriles importados durante el último año, el flete en dólares/barril para cada producto.

Para el cálculo del costo de flete marítimo en colones/litro por producto, primero se debe tener en cuenta aquellos productos que son compuestos, como es el caso de las gasolinas, el LPG y otros. En el caso de aquellos productos que se obtienen como una mezcla, el flete internacional se calculará considerando el flete promedio de sus componentes, el cual se ponderará por la participación relativa de cada componente en la mezcla. Este dato se presenta en dólares por barril. Para su incorporación dentro del cálculo de K proyectado por producto se multiplica ese valor por el IPC de los Estados Unidos de América. El resultado se multiplica por el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública y dividiendo el resultado anterior entre 158,987 (litros/barril) para finalmente que el resultado quede expresado en colones / litro.

En el caso de los productos cuya composición se basa en porcentajes de mezcla entre productos, se aplica a cada componente (costo de flete y barriles importados) el porcentaje de mezcla correspondiente. La fórmula de flete marítimo proyectado es:

$$F\phi/L_{i,a} = [(F\$/bbl_{i,a-1}) * (1+IPC_{USA, a}) * TC\phi] / 158,987 \quad (\text{Ecuación 5})$$

Donde:

- F $\phi$ /L<sub>i,a</sub> = Flete marítimo proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.
- F $\$/$ bbl<sub>i,a-1</sub>= Flete marítimo del año base a-1 en dólares por barril para el combustible i.
- IPC<sub>USA, a</sub> = Inflación de los Estados Unidos de América proyectada para el año a.
- TC¢ = Tipo de cambio, de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública.
- i = Tipo de combustible.
- a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.
- a-1 = Año base.

iii. Seguro de transporte marítimo:

Para el cálculo de este componente se toman los datos del anexo 3-B.4 de los Estados Financieros de Recope o su equivalente, expresado en dólares estadounidenses. Este cuadro detalla los barriles importados durante el último año, el seguro en dólares/barril para cada producto.

Para el cálculo del costo de seguro de transporte marítimo en colones por litro por producto, debe tenerse en cuenta aquellos productos que son compuestos, como es el caso de las gasolinas, el LPG y otros. En el caso de aquellos productos que se obtienen como una mezcla, el seguro se calculará considerando el seguro promedio de los componentes, el cual se ponderará por la participación relativa de cada componente en la mezcla, este dato se presenta en dólares por barril. Para su incorporación dentro del cálculo de K proyectado por producto, se multiplica ese valor por el IPC de los Estados Unidos de América, por el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública y dividiendo el resultado anterior entre 158,987 (litros/barril) para finalmente que el resultado quede expresado en colones / litro.

En el caso de los productos cuya composición se basa en porcentajes de mezcla entre productos, se aplica a cada componente (costo de seguros y barriles importados) el porcentaje de mezcla correspondiente. La ecuación para calcular este rubro es la siguiente:

$$Seg\phi/L_{i,a} = [(Seg/bbl_{i,a-1}) * (1+IPC_{USA, a}) * TC\phi]/158,987 \quad (\text{Ecuación 6})$$

Donde:

$Seg\phi/L_{i,a}$  = Seguro marítimo proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.

$Seg\$/bbl_{i,a-1}$  = Seguro marítimo del año base a-1 en dólares por barril para el combustible i.

$IPC_{USA, a}$  = Inflación de los Estados Unidos de América proyectada para el año a.

$TC\phi$  = Tipo de cambio, de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública.

i = Tipo de combustible.

a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

a-1 = Año base.

#### iv. Costos portuarios de recepción.

Estos costos están relacionados con la descarga del producto en el puerto de destino, su cálculo se basa en la información aportada por Recope en el anexo 3-B.4 de los Estados Financieros de Recope o su equivalente. Y en las correspondientes aportaciones de prueba que realice. Este cuadro detalla los barriles importados durante el último año, el costo portuario en dólares / barril para cada producto.

Para el cálculo de los costos portuarios en colones por litro por producto, primero se debe tener en cuenta aquellos productos que son compuestos, como es el caso de las gasolinas, el LPG y otros. En el caso de aquellos productos que se obtienen como una mezcla, el costo portuario se calculará considerando el costo promedio de los componentes, el cual se ponderará por la participación relativa de cada componente en la mezcla. Este dato se presenta en dólares por barril.

Para su incorporación dentro del cálculo de K proyectado por producto, se multiplica ese valor por el IPC de los Estados Unidos de América y por el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública y dividiendo el resultado anterior entre 158,987 (litros/barril) para finalmente que el resultado quede expresado en colones / litro.

En el caso de los productos cuya composición se basa en porcentajes de mezcla entre productos, se aplica a cada componente (costo portuario y barriles importados) el porcentaje de mezcla correspondiente. La fórmula del costo portuario proyectado es la siguiente:

$$CstPort\$/Ltr_{i,a} = [(CstPort\$/bb_{i,a-1}) * (1+IPC_{USA, a}) * TC\$/158,987 \text{ (Ecuación 7)}$$

Donde:

- $CstPort\$/Ltr_{i,a}$  = Costo portuario proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.
- $CstPort\$/bb_{i,a-1}$  = Costo portuario del año base a-1 en dólares por barril para el combustible i.
- $IPC_{USA, a}$  = Inflación de los Estados Unidos de América proyectada para el año a.
- $TC\$/$  = Tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública y dividiendo el resultado anterior entre 158,987 (litros/barril) para finalmente que el resultado quede expresado en colones / litro.
- i = Tipo de combustible.
- a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.
- a-1 = Año base.

v. Pérdidas en tránsito.

Para el cálculo del costo de pérdidas en tránsito, se deben enlistar y justificar por parte de los ingenieros químicos, los porcentajes de pérdida por producto, que ocurren entre el volumen cargado en el puerto de origen y el volumen descargado en el puerto de destino. Estas pérdidas pueden darse por evaporación, por adherencia a las paredes de los recipientes, diferencias de medición originadas por calibración, factores de corrección de los tanques de los barcos por diferencia de temperatura, o cuando se da la existencia de bolsas de aire en la compactación de las líneas de trasiego del barco a los tanques de almacenamiento.

El cálculo del valor en moneda nacional del costo por pérdidas en tránsito, se cuantifica sobre los costos del producto en el puerto de destino de la siguiente forma:

$$Perdtran_{i,a} = [(PR_i * TCR) + Mg\$/L_{i,a} + Fl\$/L_{i,a} + Seg\$/L_{i,a} + CstPort\$/L_{i,a}] * \%perdida_i \text{ (Ecuación 8)}$$

Donde:

- $Perdtran_{i,a}$  = Pérdidas en tránsito para el combustible i, en el año a.

$PR_i$	=	Precio FOB promedio internacional de referencia por litro del combustible i. Definido en la sección 5.3
TCR	=	Tipo de cambio, de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública.
$Mg\phi/L_{i,a}$	=	Margen de comercialización del proveedor proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.
$Fl\phi/L_{i,a}$	=	Flete marítimo proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.
$Seg\phi/L_{i,a}$	=	Seguro marítimo proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.
$CstPort\phi/L_{i,a}$	=	Costo portuario proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.
$\% \text{ pérdidas}_i$	=	Porcentaje de pérdidas en tránsito por producto i.
i	=	Tipo de combustible.
a	=	Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

vi. Costos de almacenamiento, trasiego y distribución por litro del combustible i:

Para el cálculo de los costos de almacenamiento, trasiego y distribución se tiene el modelo de costos y gastos de la Gerencia de Distribución y Ventas, en donde se encuentran aplicados los gastos de la gerencia de refinación que están relacionados con la actividad de almacenamiento, trasiego y distribución de producto terminado por lo que sí se deben tomar en cuenta dentro de la fijación tarifaria.

La asignación de los gastos de la Gerencia de Distribución y Ventas se realiza considerando dos categorías, a saber:

- Gastos directos: relacionados con los procesos de bombeo y recibo de producto, almacenamiento y venta.
- Gastos indirectos: relacionados con las actividades de soporte.

La asignación de gastos indirectos por actividad se realizará de lo general a lo particular en un sistema de cascada, mediante parámetros de distribución de costos (Cost drivers), considerando para ello la estructura organizativa de la Gerencia de Distribución y Ventas; es decir, los gastos gerenciales distribuidos a las direcciones y los gastos de éstas distribuidos a los departamentos, y a su vez a las actividades logísticas: trasiego, almacenamiento y distribución.

Los gastos directos se distribuirán de acuerdo a los siguientes criterios:

**Trasiego:** considera los centros de costos de las líneas y las estaciones de bombeo. El criterio de distribución de gastos es el volumen vendido y se establece que para una estación de bombeo es similar bombear que recibir producto. Este gasto es asignado únicamente a los productos que se transportan por tubería (tales como gasolinas, diésel y jet fuel), así como el trasiego interplanteles, que se realizan por camión cisterna (tales como el Avgas, búnker y emulsión asfáltica). No aplica para los productos que se venden en Moín y son los clientes quienes asumen el costo del flete de transporte hasta sus instalaciones. En el caso del jet fuel, producto que vende Recope en aeropuertos por mandato legal, si no existen líneas de poliducto hasta sus bases, se adicionará al costo el flete desde el plantel La Garita hasta cada uno de los aeropuertos.

**El costo de almacenamiento:** toma como criterio de distribución el volumen de litros anuales estimados de cada tipo de combustible i del año a. Incluye los costos de almacenamiento de los planteles de ventas de Moín, El Alto, La Garita y Barranca, así como los gastos de almacenamiento de producto terminado de la Gerencia de Refinación. Este último gasto se traslada a la gerencia de distribución como gastos aplicados, pues el modelo de costos de la gerencia de refinación hace una separación de los costos del proceso de refinación de los incurridos por la importación y almacenamiento de producto.

Los gastos de almacenamiento de la Gerencia de Refinación que se aplican a la Gerencia de Distribución y Ventas excluyen los costos de almacenamiento de materia prima.

**Para el costo de distribución:** Se utiliza como criterio de asignación el volumen de litros anuales vendidos de cada combustible i del año a. Los costos asignados corresponderán a cada unidad funcional o plantel incluyendo los costos indirectos.

La asignación de costos de la Gerencia de Distribución y Ventas excluye la cuenta gastos por depreciación, de igual manera que los gastos aplicados utilizados para calcular los costos de almacenamiento.

A la asignación de los gastos indirectos resultante del año base se le aplica el porcentaje de inflación nacional proyectado para los años de fijación.

El valor unitario que se obtiene de los gastos directos se le aplica el porcentaje de inflación nacional del Índice de Precios al Consumidor (**IPC**), o la proyección que se derive de estudios, contratos y planes con que cuente la empresa, para el año en que estará vigente la nueva fijación tarifaria. Se entiende por gastos directos los que se obtienen del modelo de costos y gastos de la Gerencia de Distribución y Ventas.

El resultado de estos costos se expresa en colones por litro del combustible i.

vii. Costos y gastos de las gerencias de apoyo.

Las gerencias de apoyo son todas aquellas gerencias de Recope que no participan directamente en el proceso de almacenamiento y distribución de combustibles, pero que sí ejercen influencia en procesos administrativos, de contratación y varios. A excepción de la Gerencia de Refinación, para la cual se considera solo lo indicado en los puntos anteriores.

Para calcular este costo por producto, Recope debe demostrar el porcentaje que estas gerencias de apoyo aplican en labores relacionadas estrictamente con el proceso de refinación, teniendo en cuenta que, aunque la planta refinadora no esté en funcionamiento actualmente, se están dando costos y gastos dentro de la misma y que estos no serán trasladados a la Gerencia de Distribución mediante los gastos aplicados. En caso de que entrara en funcionamiento una refinería, ese porcentaje deberá actualizarse, a efecto de mostrar la actualización de la operación.

Este porcentaje de apoyo a la Gerencia de Refinación se debe descontar para obtener el monto a aplicar al K o margen.

Los gastos de las gerencias deberán ser ajustados, es decir se debe eliminar de la base todos aquellos gastos que no sean recurrentes, que no cumplan con los criterios y principios establecidos en la Ley 7593, y que los mismos no sean necesarios para la prestación del servicio público en cuestión. Lo anterior se realizará comparando los saldos de las cuentas de los 2 años previos a la fijación que se esté realizando.

El total de gasto de las gerencias de apoyo se obtiene al sumar los gastos ajustados totales de cada una de ellas, sin depreciación, ni los gastos de apoyo al proceso de producción de la Gerencia de Refinación. Posteriormente se les aplica la proyección del cambio en el

Índice de Precios al Consumidor (**IPC**), o la proyección que se derive de estudios, contratos y planes con que cuente la empresa y este nuevo total de gastos de las gerencias de apoyo se divide entre los litros totales proyectados de venta de combustible, obteniendo un monto por litro igual para todos los productos por año de fijación.

El resultado de estos costos se expresa en colones por litro del combustible i.

viii. Gasto por depreciación.

El método de depreciación a utilizar es el de línea recta, con el porcentaje anual o vida útil establecido en la tabla de Métodos y Porcentajes de Depreciación, anexa al Reglamento de la Ley del Impuesto sobre la Renta, decretado por el Ministerio de Hacienda y sus actualizaciones. El valor residual de los activos será el estimado por Recope. Si un activo especializado no figura en la tabla citada, Recope aportará la fundamentación del porcentaje anual de depreciación correspondiente, el cual deberá ser valorado y verificado por Aresep. Si el activo se revalúa o actualiza, la depreciación para fines contables y tarifarios, también debe hacerlo y presentarse por separado. Además, la estimación de la depreciación debe considerar el efecto de las exclusiones de activos que agotaron su valor depreciable o fueron retirados para lo cual deberá presentar los auxiliares de activos, así como la incorporación de nuevos activos fijos. Para tales efectos en la sección de inversiones se trata este tema.

El total de gasto por depreciación se divide entre las ventas totales estimadas para los años de fijación tarifaria, obteniendo un monto de depreciación a reconocer dentro del margen por litro de combustible vendido. La depreciación total deberá calcularse en colones por producto. Para su cálculo se parte de los últimos saldos de los estados financieros, más los activos a capitalizar durante los años de fijación tarifaria de que se trate. Los activos pertenecientes a la Gerencia de Refinación que sean exclusivos de dicho proceso serán excluidos de la base de cálculo, únicamente se incluirán en el cálculo aquellos activos que se utilicen para el proceso de almacenamiento y comercialización de combustibles terminados, por ejemplo la proporción de tanques de almacenamiento y puerto para combustibles terminados.

Para el cálculo de la depreciación se separan los activos por centros de costo.

A cada activo por centro de costo se le determinará un porcentaje de venta asociado, ya sea a un plantel o a las ventas totales para el caso de aquellos activos que no se asocian directamente a un plantel o a un producto específico.

Una vez asociados los activos por centros de costo a los porcentajes de ventas específicos, se determinan los gastos de depreciación anuales al costo y revaluados de acuerdo a la vida útil para los años de fijación para no sobre-depreciar un activo cuya vida útil expiró. Al gasto por depreciación de cada activo se le aplica el porcentaje de ventas asociado de acuerdo al procedimiento anterior, obteniendo el gasto por depreciación, activo, producto y centro de costo, que a su vez se asocia a cada gerencia. Una vez obtenidos los totales de gasto por depreciación, gerencia y producto, estos se distribuyen entre las ventas estimadas por producto para cada año con el fin de incorporarlos en las tarifas.

El resultado de estos costos se expresa en colones por litro del combustible i.

ix. Cargas ajenas.

Las cargas ajenas se conocen también como transferencias externas y corresponde con recursos girados a favor de personas, empresas e instituciones públicas y privadas, nacionales y del exterior, en las que puede mediar o no un servicio a cambio.

Para el cálculo de este componente del margen para el año de fijación, primero se debe tomar en cuenta el saldo anual de los últimos dos años, los cuales se encuentran en el anexo 20 de los Estados Financieros de Recope o su equivalente. La empresa deberá justificar adecuadamente las diferencias entre los años.

Se debe eliminar del gasto por transferencias externas, todos aquellos que no sean de recibo de acuerdo a la Ley 7593 y que no sean recurrentes ni necesarios para la prestación del servicio público que se trate. El canon de regulación se incluye en otro apartado de esta metodología, por lo que no se debe incluir en este componente de gasto.

Al gasto por cargas ajenas del año base de la fijación se le adicionará el porcentaje de inflación para el año de proyección. Si como parte del presupuesto de próximos años, la empresa posee información real sobre dichos rubros a pagar se incorporarán al estudio de fijación este último dato, siempre y cuando estén debidamente justificados.

El resultado de estos costos se expresa en colones por litro del combustible i.

x. Costos por demora

Incorpora los costos por demora relacionados con condiciones de mal tiempo u otras razones por demora conforme a las normas de comercio internacional y debidamente justificadas, y cuyos costos estén debidamente indicados en la facturación realizada por el proveedor de la mercadería o del servicio, o cualquier otro documento oficial.

El resultado de estos costos se expresa en colones por litro del combustible i.

xi. Gastos pre-operativos

Se refiere aquellos gastos en los que incurre la empresa con anterioridad a la ejecución de proyectos de inversión en activos productivos, cuyo fin es analizar la viabilidad o no de los proyectos. Entre ellos se reconocen los siguientes:

- Estudios Preliminares: gastos incurridos en las fases preliminares de los proyectos, en la cual se desconoce si estos se van a ejecutar. Incluye las actividades relacionadas con la identificación y prefactibilidad de los posibles proyectos u obras a construir. Se proyecta utilizando el método de actualización por índices.
- Estudios de Preinversión: son los gastos incurridos en la fase de preinversión de los proyectos, en la cual se desconoce si estos se van a ejecutar. Incluye las actividades relacionadas con la factibilidad de los posibles proyectos u obras a construir. Se proyecta utilizando el método de actualización por índices.

Los gastos anteriores deben estar debidamente contabilizado de acuerdo a las NIFS y vinculado al centro de costo al que fue cargado contablemente.

El resultado de estos costos se expresa en colones por litro del combustible i.

xii. Otros Costos

Se refiere a otros costos no recurrentes y no incluidos en los rubros anteriores, necesarios para disponer del combustible en los planteles de distribución de RECOPE y para los cuales se deberá adjuntar la respectiva justificación técnica, que será revisada y avalada por la ARESEP para su consideración.

El resultado de estos costos se expresa en colones por litro del combustible i.

## 5.5. Otros Ingresos

Se refiere a los otros ingresos para el combustible i en el año a, diferentes a la venta de combustibles en plantel de distribución.

### 5.5.1. Otros ingresos:

Se utilizan los valores reales de las cuentas de otros ingresos para los cuales Recope no cuente con los gastos asociados a su generación y no puedan separarse las actividades contablemente. La fórmula para otros ingresos es:

$$OI_{i,a} = \frac{\% * VT_{i,a}}{Q_{i,a}} \quad (\text{Ecuación 9})$$

$$\% = \frac{OI_{i,a-1}}{VT_{i,a-1}} \quad (\text{Ecuación 9.a})$$

Donde:

$OI_{i,a}$  = Otros ingresos diferentes a la venta de combustibles en plantel de distribución, para el combustible i en el año a.

$\%$  = Porcentaje de otros ingresos del combustible i para el año a-1 ( $OI_{i,a-1}$ ) de las ventas totales en colones del combustible i para el año a-1 ( $VT_{i,a-1}$ )

$VT_{i,a-1}$  = Ventas totales reales en colones para el combustible i, en el año a-1.  
Con  $VT_{i,a-1} \neq 0$

$Q_{i,a}$  = Total de litros anuales vendidos estimados de cada tipo de combustible i, en el año a.

Si para algún "i"  $Q_{i,a} = 0$ , entonces  $OI_{i,a} = 0$

i = Tipo de combustible.

a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

a-1 = Año base.

### 5.5.2. Otros ingresos prorrateados

Se refiere a los otros ingresos para el combustible i en el año a, diferentes a la venta de combustibles en plantel de distribución, que no pueden ser asociados a un combustible en particular, para los cuales Recope no cuente con los gastos asociados a su generación y no puedan separarse las actividades contablemente. Se utilizan los valores reales de las cuentas de otros ingresos para los cuales Recope no cuente con los gastos asociados a su generación y se procede a su estimación mediante la siguiente ecuación:

$$OIP_{i,a} = (OIT_{a-1} * \frac{Q_{i,a}}{\sum_{i=1} Q_{i,a}}) / Q_{i,a} \quad (\text{Ecuación 10})$$

Donde :

$OIP_{i,a}$  = Otros ingreso prorrateados asignados al combustible i en el año a.

$OIT_{a-1}$  = Otros ingresos totales en el año a-1. Son los otros ingresos que no son asociados a un combustible en particular.

$Q_{i,a}$  = Volumen en litros vendidos estimados del combustible i, en el año a.  
 Si para algún "i"  $Q_{i,a} = 0$ , entonces  $OIP_{i,a}$   
 i = Tipo de combustible.  
 a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

### 5.6. Diferencial de precios ( $Da_{i,j}$ )

El diferencial de precios por rezago, parte del cálculo de la suma bimensual de las diferencias diarias entre el costo FOB del litro promedio de combustible en tanque versus el precio FOB promedio de referencia del combustible i del ajuste j ( $PR_{i,j}$ ), dividido a su vez entre el total de ventas estimadas por producto i para el periodo de ajuste j. Y se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$Da_{i,j} = \sum_{b1}^{b2} \frac{[(CIP_{i,d} - PR_{i,j,d}) * VDR_i]}{VTE_{i,j}} \quad (\text{Ecuación 11})$$

Donde:

$Da_{i,j}$	=	Ajuste en el precio de venta causado por el diferencial de precio del combustible i en el ajuste extraordinario j.
$PR_{i,j,d}$	=	Precio FOB promedio de referencia del combustible i del ajuste j en colones para el día d.
$CIP_{i,d}$	=	Costo FOB Promedio del inventario en colones del combustible i en tanque, para el día d.
$VDR_{i,d,l}$	=	Ventas reales del producto i en litros l para el día d.
$VTE_{i,j}$	=	Ventas totales estimadas en litros, para el combustible i en el ajuste extraordinario j. Si para algún "i" $VTE_{i,j} = 0$ , entonces $Da_{i,j} = 0$ .
J	=	1, 2, 3, ..., J. Número de ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa establecida mediante procedimiento ordinario vigente.
i	=	Tipo de combustibles
d	=	Índice que indica el día de la semana.
L	=	Litros
b1	=	Índice que indica el primer día del mes 1 considerado en el ajuste por diferencial.
b2	=	Índice que indica el último día del mes 2 considerado en el ajuste por diferencial.

El costo FOB del litro promedio de combustible ( $CIP_{d,i}$ ), se obtiene de la división del valor del saldo del inventario diario por producto a precio FOB ( $VI_{i,d}$ ), entre el saldo de litros del inventario diario por producto ( $Inv_{i,l,d}$ ).

$$CIP_{i,d} = \frac{VI_{i,d}}{Inv_{i,l,d}} \quad (\text{Ecuación 12})$$

Donde:

$CIP_{i,d}$	=	Costo FOB del litro promedio de combustible i para el día d.
$VI_{i,d}$	=	Valor del inventario del combustible i a precio FOB

$Inv_{i,l,d}$	=	para el día d. Saldo de inventario del combustible i en litros l para el día d.
j	=	Si para algún "i" $Inv_{i,l,d} = 0$ , entonces $CIP_{i,d} = 0$ . 1, 2, 3, ..., J. Número de ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa establecida mediante procedimiento ordinario vigente.
i	=	Tipo de combustibles
d	=	Índice que indica el día de la semana.
L	=	Litros

El valor del inventario diario al costo por producto ( $VI_{d,i}$ ), representa el saldo del inventario al costo a precio FOB del día anterior o inicial ( $VI_{i,d-1}$ ), más el valor total de compras del día (cada embarque se promedia en el momento de la fecha de descarga en tanques) a precio FOB ( $CC_{i,r}$ ), menos el total de ventas diarias costeadas a precios de referencia vigentes ( $[VDR_{i,d,l} * PR_{i,j,d}]$ ). Para el cálculo del saldo de inventario diario por producto en litros ( $Inv_{d,i,l}$ ), se toman el saldo del inventario en litros del día anterior por producto, se le suman las compras físicas del día en litros por producto, y se le restan las ventas en litros del día por producto, según las siguientes fórmulas:

$$VI_{i,d} = (VI_{i,d-1} + CC_{i,r} - [VDR_{i,d,l} * PR_{i,j,d}]) \quad (\text{Ecuación 13})$$

Donde:

$VI_{i,d}$	=	Valor del inventario del combustible i a precio FOB para el día d.
$VI_{i,d-1}$	=	Valor del inventario diario promedio del combustible i a precio FOB para el día d-1.
$CC_{i,r}$	=	Compra al costo FOB real del producto i del embarque r, para el día de descarga d, al tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD) de la fecha de pago del embarque r.
$VDR_{i,d,l}$	=	Ventas reales del producto i para el día d en litros l
$PR_{i,j,d}$	=	Precio FOB promedio de referencia del combustible i del ajuste j en colones vigente el día d.
j	=	1, 2, 3, ..., J. Número de ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa establecida mediante procedimiento ordinario vigente.
i	=	1, 2, 3...h. Tipos de combustibles
d	=	Índice que indica el día de la semana.
l	=	Litros
r	=	Índice que muestra el embarque del que se toman los precios FOB.

$$Inv_{i,l,d} = (Inv_{i,d,l} + CF_{i,r,l} - VDR_{i,d,l}) \quad (\text{Ecuación 14})$$

Donde:

$Inv_{i,l,d}$	=	Saldo de inventario del combustible i en litros l para el día d.
---------------	---	--

$Inv_{i,l,d-1}$	=	Inventario del producto i en litros l para el día d-1.
$CF_{i,r,l}$	=	Compras físicas en litros del producto i del embarque r, para el día de descarga d.
$VDR_{i,d,l}$	=	Ventas reales el día d del producto i en litros l
j	=	1, 2, 3,..., J. Número de ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa establecida mediante procedimiento ordinario vigente.
i	=	1, 2, 3...h. Tipos de combustibles
d	=	Índice que indica el día de la semana.
l	=	Litros
r	=	Índice que muestra el embarque del que se toman los precios FOB.

Para la primera aplicación de esta metodología se debe ajustar el Diferencial de precios de tal forma que se reconozcan tarifariamente las diferencias no incluidas en tarifas de meses anteriores, por el plazo que se indica en el apartado 6.

### 5.7. Subsidio por tipo de combustible y asignación del pago del subsidio

**5.7.1 Transferencia directa de parte del Estado:** Representa el subsidio específico por tipo de combustible otorgado por alguna institución competente del Estado y aplicado a partir del momento en que se demuestre que el valor total del subsidio ha sido trasladado a Recope. El subsidio por litro para el tipo de combustible i, se determinará de la siguiente manera:

$$SE_{i,h} = \frac{VTS_i}{VTE_{i,h}} \quad (\text{Ecuación 15})$$

Donde:

$SE_{i,h}$	=	Monto en colones por litro en que se afecta el precio del combustible i, por concepto de subsidio durante el periodo h, expresado en colones por litro.
$VTS_i$	=	Valor total del subsidio aprobado por la Asamblea Legislativa o el ente competente y trasladado a Recope para el producto i y para el periodo h.
$VTE_{i,h}$	=	Ventas totales estimadas en litros del producto i y para el periodo h. Si para algún "i" $VTE_{i,h} = 0$ entonces $SE_{i,h} = 0$ .
h	=	Periodo durante el que se aplicará el subsidio $S_{i,h}$ .
i	=	Tipo de combustible.

### 5.7.2 Subsidios cruzados:

- Ad valorem:** Ocurre cuando se subsidia un porcentaje del precio del combustible i. Para calcular este porcentaje se debe obtener previamente el cálculo del subsidio por litro, de la siguiente forma:

$$SC_{i,j} = \%S_{i,j} * Pss_{i,j} \quad (\text{Ecuación 16})$$

Donde:

$SC_{i,j}$	=	Subsidio cruzado por tipo de combustible i, para el ajuste extraordinario j.
------------	---	--

- $\%S_{i,j}$  = Porcentaje a subsidiar del precio del combustible i, para el ajuste extraordinario j.
- $PSS_{i,j}$  = Precio plantel sin subsidio del combustible i, para el ajuste extraordinario j.
- i = Tipo de combustible.
- j = 1, 2, 3,..., J, Número de ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa establecida mediante procedimiento ordinario vigente.

El valor total del subsidio se calcula de la siguiente manera:

$$VTS_j = \sum_{i=1}^I SC_{i,j} * VTE_{i,j} \quad (\text{Ecuación 17})$$

Donde:

- $VTS_j$  = Valor total del subsidio para el ajuste extraordinario j.
- $SC_{i,j}$  = Subsidio cruzado por tipo de combustible i, para el ajuste extraordinario j.
- $VTE_{i,j}$  = Ventas totales estimadas en litros del producto i, para el ajuste extraordinario j.
- j = 1, 2, 3,..., J. Ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa del estudio ordinario de precios anterior.
- i = Tipos de combustibles.

- b. Fijo: Ocurre cuando se subsidia un monto específico por litro del combustible i. Es decir, el monto del subsidio ( $SC_{i,j}$ ) por litro ya está dado. El cálculo para obtener el valor total del subsidio es el mismo que para el subsidio cruzado ad valorem definido en la ecuación 16.

### 5.7.3 Asignación del subsidio cruzado a otros combustibles:

La asignación del pago del subsidio i, en el periodo extraordinario j, para los casos a y b anteriores.

El subsidio del combustible i lo pagarán únicamente los combustibles no subsidiados en el ajuste extraordinario j, a menos de que la normativa vigente al momento del cálculo estipule lo contrario. La participación del pago del subsidio será distribuido de la siguiente manera:

$$PS_{i,j} = VTS_j * Part_{i,j} \quad (\text{Ecuación 18})$$

Donde:

- $PS_{i,j}$  = Asignación del subsidio del combustible i, para el ajuste j. Únicamente participan los combustibles i no subsidiados.
- $VTS_j$  = Valor total del subsidio para el ajuste extraordinario j.
- $Part_{i,j}$  = Participación relativa en las ventas totales físicas del combustible i, para el ajuste extraordinario j.
- j = 1, 2, 3,..., J. Ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa del estudio ordinario de precios anterior.
- i = 1, 2, 3...h. Tipos de combustibles

La fórmula anterior se establece para ventas estimadas de productos mayores que cero; en caso de que no se estimen ventas de alguno de los productos  $i$ , el porcentaje del subsidio a aplicar sería cero.

### 5.8. Diferencias entre ingresos y gastos reales y estimados en la tarifa

Se realizarán ajustes en los ingresos y gastos estimados y reales, para las variables  $Z_i$  (gastos de operación) y  $O_i$  (otros Ingresos), con el fin de que vía tarifa se le devuelva al usuario los ingresos por encima de los costos obtenidos por Recope en cada periodo. De manera contraria, si los ingresos fuesen inferiores a los gastos y costos, Recope podrá solicitar un estudio ordinario con las justificaciones pertinentes.

#### 5.8.1. Ajuste para gastos de operación ( $AZ_{i,a}$ )

El ajuste para gastos de operación ( $AZ_{i,a}$ ), contrasta los gastos estimados incluidos en el cálculo de la tarifa vigente con los gastos reales incurridos por Recope, el cual se obtiene de la siguiente manera:

En un primer lugar se calcula el ajuste por diferencial ( $az_{i,a}$ ) entre gastos e ingresos reales de operación relacionados al combustible  $i$  y se obtiene de la siguiente manera:

$$az_{i,a} = \sum_{n=\text{Enero } a-1}^{\text{diciembre } a-1} GRZ_{i,n} - IRZ_{i,n} \quad (\text{Ecuación 19})$$

Donde:

- $az_{i,a}$  = Ajuste por diferencial de ingresos y gastos de operación relacionados al combustible  $i$ , para el año  $a$ .
- $GRZ_{i,n}$  = Gastos reales por concepto de margen de costos de operación  $C_{i,a-1}$  del combustible  $i$ , para el periodo  $n$ .
- $IRZ_{i,n}$  = Ingresos reales por concepto de margen de costos de operación  $C_{i,a-1}$  del combustible  $i$ , para el periodo  $n$ .
- $n$  = Periodo comprendido desde Enero a diciembre del año  $a-1$ .
- $i$  = Tipo de combustible.
- $a$  = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.
- $a-1$  = Año base.

Segundo, el monto total que se debe ajustar a Recope ( $Az_{i,a}$ ), se obtiene de la siguiente manera:

$$Az_{i,a} = \left\{ \frac{VTR_{i,a-1} - VTE_{i,a-1}}{VTR_{i,a-1}} \right\} * Az_{i,a-1} + az_{i,a} \quad (\text{Ecuación 20})$$

Donde:

- $Az_{i,a}$  = Ajuste por gastos de operación para el combustible  $i$ , para el año  $a$ .
- $VTE_{i,a-1}$  = Ventas totales estimadas en litros para el combustible  $i$ , en el año  $a-1$ .
- $VTR_{i,a-1}$  = Ventas totales reales en litros para el combustible  $i$ , en el año  $a-1$ , para todo  $VTR_{i,a-1}$  mayor a 0.
- $Az_{i,a-1}$  = Ajuste por gastos de operación para el combustible  $i$ , para el año  $a-1$ .
- $az_{i,a}$  = Ajuste por diferencial de ingresos y gastos de operación relacionados al combustible  $i$ , para el año  $a$  (ver ecuación 19).
- $i$  = Tipo de combustible.

a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

a-1 = Año base.

Tercero, una vez obtenido el monto total de ajuste por gastos de operación para el combustible i, se obtiene el monto de ajuste por concepto de gastos de operación por litro para el combustibles i ( $AZ_{i,a}$ ) de la siguiente manera:

$$AjZ_{i,a} = \frac{Az_{i,a}}{VTE_{i,a}} \quad (\text{Ecuación 21})$$

Donde:

$AjZ_{i,a}$  = Ajuste por concepto de gastos de operación por litro para el combustible i, para el año a.

$Az_{i,a}$  = Ajuste por gastos de operación para el combustible i, para el año a.

$VTE_{i,a}$  = Ventas totales estimadas en litros para el combustible i, en el año a, para todo  $VTE_{i,a}$  mayor a 0.

j = 1, 2, 3, ..., J. Ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa del estudio ordinario de precios anterior.

i = Tipos de combustibles

Las fórmulas anteriores se establecen para ventas de productos mayores que cero; en caso de que no se den ventas reales o no se estimen ventas de alguno de los productos i, su ajuste sería cero.

### 5.8.2. Ajuste por concepto de Otros Ingresos ( $AOI_{i,a}$ )

La tarifa de ajuste por concepto de Otros Ingresos ( $AOI_{i,a}$ ), contrasta los otros ingresos (OI) estimados reflejados vía tarifa con los otros Ingresos realmente obtenidos por Recope. Y se obtiene de la siguiente manera:

En primer lugar se obtiene el ajuste por diferencial ( $aoi_{i,a}$ ) entre Ingresos percibidos vía tarifa e ingresos reales por concepto de otros ingresos relacionados al combustible i y se obtiene de la siguiente manera:

$$aoi_{i,a} = \sum_{n=\text{Enero } a-1}^{\text{diciembre } a-1} (OI_{i,n} - OIR_{i,n}) + (OIP_{i,n} - OIPR_{i,n}) \quad (\text{Ecuación 22})$$

Donde:

$aoi_{i,a}$  = Ajuste por diferencial entre ingresos incluidos en al cálculo de la tarifa vigente e ingresos reales por concepto de otros ingresos relacionados al combustible i, para el año a.

$OI_{i,n}$  = Otros Ingresos reflejados vía tarifa en la venta de la combustible i, para el periodo n.

$OIR_{i,n}$  = Otros Ingresos reales obtenidos por Recope para el combustible i, para el periodo n.

$OIP_{i,n}$  = Otros Ingresos prorrateados reflejados vía tarifa en la venta de la combustible i, para el periodo n.

$OIPR_{i,n}$  = Otros Ingresos prorrateados reales obtenidos por Recope para el combustible i, para el periodo n.

- n = Periodo comprendido desde Enero del año a-2 hasta Diciembre del año a-1.  
a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.  
a-1 = Año base.  
i = Tipo de combustible.

En segundo lugar, para obtener el monto total que se debe ajustar a Recope ( $Aoi_{i,a}$ ), o por el contrario el monto total que Recope debe ajustar a los usuarios, se obtiene de la siguiente manera:

$$Aoi_{i,a} = \left\{ \frac{VTE_{i,a-1} - VTR_{i,a-1}}{VTE_{i,a-1}} \right\} * Aoi_{i,a-1} + aoi_{i,a} \quad (\text{Ecuación 23})$$

Donde:

- $Aoi_{i,a}$  = Ajuste por concepto de otros ingresos para el combustible i, para el año a.  
 $Aoi_{i,a-1}$  = Ajuste por concepto de otros ingresos para el combustible i, para el año a-1.  
 $VTE_{i,a-1}$  = Ventas totales estimadas en litros para el combustible i, en el año a-1, Para todo  $VTE_{i,a-1}$  mayor a 0.  
 $VTR_{i,a-1}$  = Ventas totales reales en litros para el combustible i, en el año a-1.  
 $aoi_{i,a}$  = Ajuste por diferencial entre ingresos incluidos en al cálculo de la tarifa vigente e ingresos reales por concepto de otros ingresos relacionados al combustible i, para el año a.  
n = Periodo comprendido desde Enero del año a-2 hasta Diciembre del año a-1.  
a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.  
a-1 = Año base.  
i = Tipo de combustible.

Una vez obtenido el monto total de ajuste por otros ingresos para el combustible i, se obtiene el monto de ajuste por concepto de otros ingresos por litro para el combustibles i ( $AjOI_{i,a}$ ); y se obtiene de la siguiente manera:

$$AjOI_{i,a} = \frac{Aoi_{i,a}}{VTE_{i,a}} \quad (\text{Ecuación 24})$$

Donde:

- $AjOI_{i,a}$  = Ajuste por concepto de gastos de operación por litro para el combustible i, para el año a.  
 $Aoi_{i,a}$  = Ajuste por concepto de otros ingresos para el combustible i, para el año a (Ver ecuación 23).  
 $VTE_{i,a}$  = Ventas totales estimadas en litros para el combustible i, en el año a.  
Si par algún "i"  $VTE_{i,a} = 0$ ;  $AjOI_{i,a}$ ; es igual a 0.  
a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.  
i = Tipo de combustible.

Las fórmulas anteriores se establecen para ventas de productos mayores que cero; en caso de que no se den ventas reales o no se estimen ventas de alguno de los productos i, su diferencial sería cero.

En caso de que la diferencia entre ingresos y gastos indique un déficit, en vez de un excedente, Recope podrá solicitar una revisión ordinaria, aportando las explicaciones, justificaciones y documentos de respaldo necesarios.

### 5.9. Canon de regulación de las actividades de suministro de combustibles ( $Ca_{i,a}$ )

La variable  $Ca_i$  se refiere al canon de regulación vigente de las actividades de suministro de combustibles en el territorio nacional expresado en colones por litro, el cual es aprobado por la Contraloría General de la República. Este canon será ajustado de manera extraordinaria, según se indica en el apartado 6.

### 5.10. Rendimiento sobre la base tarifaria (RSBTi)

El rendimiento sobre la base tarifaria ( $RSBT_{i,a}$ ) se determina a partir de una tasa que refleje el costo del capital en Recope, con el objetivo de que cuente con los fondos necesarios para financiar las inversiones en infraestructura necesarias para garantizar que el servicio público se preste en las condiciones de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad y oportunidad que indica la Ley 7593.

Se determina mediante la siguiente ecuación:

$$RSBT_{i,a} = \frac{r_c * (AFNOR_{i,a} + CT_{i,a})}{Q_{i,a}} \quad (\text{Ecuación 25})$$

Donde:

- $RSBT_{i,a}$  = Rendimiento sobre la base tarifaria del combustible  $i$  para el año  $a$ .
- $r_c$  = Costo promedio ponderado del capital (Ver ecuación 25a).
- $AFNOR_{i,a}$  = Activo fijo neto de operación al costo y revaluado del combustible  $i$  para el año  $a$ , al último cierre fiscal, el cual se calcula como el activo fijo neto en colones que efectivamente se encuentre en operación y se utilice en el proceso productivo asociado con el servicio regulado, más el promedio anual de adiciones por la capitalización de los activos del año  $a$ , menos los retiros de activos obsoletos, deteriorados o trasladados a la prestación de otros servicios no incluidos en el  $K_{i,a}$ , más su correspondiente revaluación menos la depreciación acumulada, tanto al costo como revaluada (Ver sección 5.10.2).
- $CT$  = Capital de trabajo (Ver sección 5.10.5)
- $Q_{i,a}$  = Total de litros anuales vendidos estimados de cada tipo de combustible  $i$ , en el año  $a$ .
- Si para algún " $i$ "  $Q_{i,a} = 0$ ;  $RSBT_{i,a} = 0$ .

#### 5.10.1. Costo promedio ponderado del capital

El costo del capital anual se obtiene del promedio ponderado de las tasas activas y pasivas, donde los ponderadores son el porcentaje de apalancamiento y de capital propio según los Estados Financieros auditados de Recope para el periodo fiscal previo a la fijación tarifaria. La ecuación es la siguiente:

$$r_c = tie_{a-1} * pa_{a-1} + tip_{a-1} * apkp_{a-1} \quad (\text{Ecuación 25.a})$$

Donde:

$r_c$	=	Costo promedio ponderado del capital.
$t_{ie_{a-1}}$	=	Costo del endeudamiento: valor de las obligaciones de largo plazo con costo financiero del año a-1. Se obtiene del promedio ponderado de la tasa de interés de los pasivos de largo plazo con costo de la empresa con corte al periodo fiscal anterior a la fijación tarifaria (siendo el ponderador el monto del principal de cada préstamo incluido en el cálculo).
$Pa_{a-1}$	=	Porcentaje de apalancamiento del año a-1 obtenido como $\frac{D}{A}$ siendo: D el valor de la deuda, el cual considera únicamente las obligaciones con costo financiero excluidas las adquiridas para financiar la actividad de refinación y A la sumatoria de la deuda con costo más el patrimonio (D+P), ambos según el último estado financiero auditado anterior a la fijación tarifaria.
$tip_{a-1}$	=	Tasa de interés pasiva nominal promedio general del año a-1. Se utilizará la media aritmética simple del valor diario de tasa de interés pasiva bruta promedio del Sistema Financiero, en colones publicada por el BCCR, y se usará la serie de datos para el año fiscal anterior al que se realiza la fijación tarifaria.
$Apkp_{a-1}$	=	Porcentaje de aporte propio sobre el capital del año a-1 obtenido como $\frac{P}{A}$ siendo: P el valor del capital propio o patrimonio excluidos los aportes realizados al proceso de refinación, según el último estado financiero auditado anterior a la fijación tarifaria y A el indicado en la variable pa.
a-1	=	Año base.

### 5.10.2. Activo fijo neto en operación

El activo fijo neto de operación al costo por tipo de combustible, al último cierre fiscal, el cual se calcula como el activo fijo neto que efectivamente se encuentre en operación y se utilice en el proceso productivo asociado con el servicio regulado. Según esta definición, no se considerarán activos que hayan sido retirados, estén deteriorados, no correspondan al giro del servicio regulado o se hayan contratado mediante la modalidad de *arrendamiento*.

El activo fijo neto en operación revaluado se calcula de la siguiente forma:

$$AFNOR_{a-1} = (AFC_{a-1} + AFR_{a-1}) - (DC_{a-1} + DR_{a-1}) \quad (\text{Fórmula 25b})$$

Donde:

$AFNOR_{a-1}$	=	Activo fijo neto en operación revaluado del periodo a-1.
$AFC_{a-1}$	=	Total de activos fijos al costo, para el periodo a-1.
$AFR_{a-1}$	=	Total de activos fijos revaluados, para el periodo a-1.
$DC_{a-1}$	=	Depreciación acumulada del activo al costo, para el periodo a-1.
$DR_{a-1}$	=	Depreciación acumulada de los activos revaluados para el periodo a-1.
a-1	=	Año base.

### Activo fijo neto en operación revaluado al mes de diciembre del periodo a ( $AFNOR_a$ ).

Para el cálculo del activo fijo neto en operación revaluado al mes de diciembre del periodo 4, se procede de la siguiente manera:

$$AFNOR_a = (AFC_a + AFR_a) - (DC_a + DR_a) \quad (\text{Fórmula 25c})$$

Donde:

$AFNOR_a$	=	Activo fijo neto en operación revaluado del periodo a.
$AFC_a$	=	Total de activos fijos al costo, para el periodo a (ver ecuación 25d).

- $AFR_a$  = Total de activos fijos revaluados, para el periodo  $a$  (ver ecuación 25e).  
 $DC_a$  = Depreciación del activo al costo, para el periodo  $a$  (ver ecuación 25j).  
 $DR_a$  = Depreciación acumulada de los activos revaluados, para el periodo  $a$  (ver ecuación 24m).  
 $a$  = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

**El activo fijo al costo se calcula de la siguiente manera:**

$$AFC_A = AFC_{a-1} + AD - RA_{cto} \pm TA_{cto} \text{ (Ecuación 25d)}$$

Donde:

- $AFC_a$  = Activo fijo al costo del periodo  $a$ .  
 $AFC_{a-1}$  = Activo fijo al costo del periodo  $a-1$ .  
 $AD$  = Adiciones de activos, son incorporadas según el nivel de ejecución histórico del plan de inversiones respectivo (ver sección 5.10.3).  
 $RA_{cto}$  = Retiro de activos al costo (ver sección 5.10.4 referente a los criterios para el retiro de activos).  
 $TA_{cto}$  = Traslado de activos al costo. Para el activo que recibe el monto  $TA_{cto}$  es positivo ( $+TA_{cto}$ ), para el activo que traslada  $TA_{cto}$  es negativo ( $-TA_{cto}$ ).  
 $cto$  = Al costo  
 $a-1$  = Año base.  
 $a$  = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

**El activo fijo revaluado se calcula de la siguiente manera:**

$$AFR_a = AFR_{a-1} - RA_r \pm TA_r + Rev \text{ (Ecuación 25e)}$$

Donde:

- $AFR_a$  = Activo fijo revaluado del periodo  $a$ .  
 $AFR_{a-1}$  = Activo fijo revaluado del periodo  $a-1$ .  
 $RA_r$  = Retiros de activos revaluado.  
 $Rev$  = Revaluación de activos del periodo  $a$  (ver ecuación 25f).  
 $TA_r$  = Traslado de activos revaluados. Para el activo que recibe el monto  $TA_r$  es positivo ( $+TA_r$ ), para el activo que traslada  $TA_r$  es negativo ( $-TA_r$ ).  
 $r$  = Revaluado  
 $a-1$  = Año base.  
 $a$  = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

**Revaluación de activos:**

El procedimiento seguido para la revaluación de activos ( $Rev$ ) es el siguiente:

$$Rev = IR * [(AFC_{a-1} + AFR_{a-1} - RA_{cto} - RA_r) \pm (TA_{cto} + TA_r)] \text{ (Ecuación 25f)}$$

Donde:

$IR$	=	Índice de revaluación. Se refiere al índice de revaluación de activos local ( $IR_L$ ), externo ( $IR_E$ ) o compuesto según corresponda ( $IR_{com}$ )(ecuaciones 25g, 25h o 25i respectivamente).
$AFC_{a-1}$	=	Activo fijo al costo, periodo $a-1$ .
$AFR_{a-1}$	=	Activo fijo revaluado, periodo $a-1$ .
$RA_{cto}$	=	Retiro de activos al costo.
$RA_r$	=	Retiros de activos revaluado.
$TA_{cto}$	=	Traslado de activos al costo.
$TA_r$	=	Traslado de activos revaluados.
		Para el activo que recibe el monto $TA_{cto} + TA_r$ es positivo ( $+(TA_{cto} + TA_r)$ ), para el activo que traslada $TA_{cto} + TA_r$ es negativo ( $-(TA_{cto} + TA_r)$ ).
$cto$	=	Al costo.
$r$	=	Revaluado.
$a-1$	=	Año base.

En el caso de que sea necesario realizar la **revaluación de activos** aplicando el índice de revaluación a los activos fijos según su origen nacional, extranjero (importado) o compuesto, se calcula un índice específico, cuyas fórmulas son las siguientes:

**Índice de revaluación componente local:**

$$IR_L = \left( \frac{IPCR_a}{IPCR_{a-1}} - 1 \right) * (\% C_L) \quad (\text{Ecuación 25g})$$

Donde:

$t+1$	=	Período en el que estará vigente el ajuste tarifario.
$IR_L$	=	Índice de revaluación de activos local.
$IPCR_{a-1}$	=	Índice de precios de Costa Rica representativo del activo al mes de diciembre del periodo $a-1$ , con $IPCR_{a-1}$ distinto de 0.
$IPCR_a$	=	Índice de precios de Costa Rica representativo del activo al mes de diciembre del $a$ .
$L$	=	Local.
$\% C_L$	=	Porcentaje de componente del gasto local.
$a-1$	=	Año base.
$a$	=	Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

En los casos en los cuales se utiliza el Índice de Precios al Consumidor se considerará la expectativa de inflación publicada por el Banco Central de Costa Rica en su Programa Macroeconómico. Mientras que la información real del índice se obtiene del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Para la proyección se utiliza la variación interanual del índice al último mes disponible de información.

**Índice de revaluación para activos de origen externo (importado)**

$$IR_E = \left( \frac{IPUSA_a * Tcve_a}{IPUSA_{a-1} * Tcv_{a-1}} - 1 \right) * (\% C_e) \quad (\text{Ecuación 25h})$$

Donde:

$IR_E$	=	Índice de revaluación de activos externo.
$IPUSA_{a-1}$	=	Índice de precios de Estados Unidos representativo del activo al mes de diciembre de periodo $a-1$ , con $IPUSA_{a-1}$ diferente de 0.
$IPUSA_a$	=	Índice de precios de Estados Unidos representativo del activo al mes de diciembre del periodo $a$ .
$Tcve_a$	=	Tipo de cambio de venta (CRC/USD) estimado. Estimaciones de la IE correspondiente a diciembre del periodo $a$ .

$Tcv_{a-1}$	=	Tipo de cambio de venta (CRC/USD) establecido por el Banco Central de Costa Rica (BCCR). Calculado como la media aritmética diaria de diciembre del periodo $a-1$ , con $Tcv_{a-1}$ diferente de 0.
$\% C_e$	=	Porcentaje de componente del gasto externo.
$E$	=	Externo.
$a-1$	=	Año base.
$a$	=	Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

En los casos en los cuales se utiliza el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos o el Índice de Precios al Productor de Estados Unidos, se utilizará como fuente para la información real el Bureau of Labor Statistics de USA. Para la proyección se utilizará la variación interanual del índice al último mes disponible de información o las estimaciones de la IE si se tienen.

### **Índice compuesto de revaluación para activos:**

$$IR_{com} = IR_L + IR_E \quad (\text{Ecuación 25i})$$

Donde:

$IR_{com}$	=	Índice de revaluación compuesto.
$IR_L$	=	Índice de revaluación de activos local (según ecuación 25h).
$IR_E$	=	Índice de revaluación de activos externo (según ecuación 25g).
$L$	=	Local.
$E$	=	Externo.
$Com$	=	Compuesto.

### **Depreciación al costo ( $DC_a$ ):**

$$DC_a = DC_{a-1} - RD_{cto} + Dep \pm TD_{cto} \quad (\text{Ecuación 25j})$$

Donde:

$DC_a$	=	Depreciación al costo, periodo $a$ .
$DC_{a-1}$	=	Depreciación al costo, periodo $a-1$ .
$RD_{cto}$	=	Retiro de activos depreciados al costo.
$Dep$	=	Depreciación (ver Ecuación 25k).
$TD_{cto}$	=	Traslados depreciación al costo.
		Para el activo que recibe el monto $TD_{cto}$ es positivo ( $+TD_{cto}$ ), para el activo que traslada $TD_{cto}$ negativo ( $-TD_{cto}$ ).
$cto$	=	Al costo
$a-1$	=	Año base.
$a$	=	Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

$$Dep = TDA * [AFC_{a-1} + (0,5 * AD) - (0,5 * RA_{cto}) \pm TA_{cto}] \quad (\text{Ecuación 25k})$$

Donde:

$Dep$	=	Depreciación.
$TDA$	=	Tasa de depreciación del activo (ver fórmula 25l).
$AFC_t$	=	Activo fijo al costo del periodo $a-1$ .
$AD$	=	Adiciones de activos, son incorporadas según el nivel de ejecución histórico (ver sección 5.11.3).
$RA_{cto}$	=	Retiro de activos al costo.
$TA_{cto}$	=	Traslado de activos al costo.
		Para el activo que recibe el monto $TA_{cto}$ es positivo ( $+TA_{cto}$ ), para el activo que traslada $TA_{cto}$ negativo ( $-TA_{cto}$ ).

cto = Al costo  
a-1 = Año base.

Tanto las adiciones de activos como los retiros se ponderan por 0,5 dado que se desconoce en qué momento del año se realizarán.

La tasa de depreciación de cada activo se calcula de la siguiente forma:

$$TDA = \frac{100-VAR}{VU} \quad (\text{Ecuación 25l})$$

Donde:  
TDA = Tasa de depreciación del activo  
VAR = Valor de rescate, expresado como porcentaje.  
VU = Vida útil, con Vu distinto de 0.

#### Depreciación acumulada revaluada (DR<sub>a</sub>):

$$DR_a = DR_{a-1} - RA_{DR} + Dep_r + Rev_{dr} \pm TA_{dr} \quad (\text{Ecuación 25m})$$

Donde:

DR<sub>a</sub> = Depreciación acumulada revaluada del periodo a.  
DR<sub>a-1</sub> = Depreciación revaluada del periodo a-1.  
RA<sub>dr</sub> = Retiro de activos depreciados revaluados.  
Dep<sub>r</sub> = Gasto de depreciación revaluada (ver Ecuación 25n).  
Rev<sub>dr</sub> = Revaluación de la depreciación revaluada.  
TA<sub>dr</sub> = Traslado de activos depreciados revaluados.  
Para el activo que recibe el monto TA<sub>dr</sub> es positivo (+TA<sub>dr</sub>), para el activo que traslada TA<sub>dr</sub> negativo (-TA<sub>dr</sub>)  
r = Revaluado.  
a-1 = Año base.  
a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

#### Calculo de la depreciación revaluada

$$Dep_r = TDA * [AFR_{a-1} - (0,5 * RA_r) \pm TA_r] \quad (\text{Ecuación 25n})$$

Donde:

Dep<sub>r</sub> = Gasto de depreciación de los activos revaluados (ver Ecuación 25n).  
TDA = Tasa de depreciación del activo.  
AFR<sub>a-1</sub> = Activo fijo revaluado, del periodo a-1.  
RA<sub>r</sub> = Retiros de activos revaluado.  
TA<sub>r</sub> = Traslado de activos revaluados.  
Para el activo que recibe el monto TA<sub>r</sub> es positivo (+TA<sub>r</sub>), para el activo que traslada TA<sub>r</sub> negativo (-TA<sub>r</sub>)  
r = Revaluado.  
a-1 = Año base.

Los retiros se ponderan por 0,5 dado que se desconoce en qué momento del año se realizarán éstas.

#### Calculo de la revaluación de la depreciación revaluada

$$Rev_{dr} = IR * [DC_{a-1} + DR_{a-1} - (RD_{cto} + RA_{dr}) \pm (TD_{cto} + TA_{dr})] \quad (\text{Ecuación 25o})$$

Donde:

$Rev_{dr}$	=	Revaluación de la depreciación revaluada.
IR	=	Índice de revaluación de activos local, externo o compuesto según corresponda.
$DC_{a-1}$	=	Depreciación al costo del periodo a-1.
$DR_{a-1}$	=	Depreciación revaluada del periodo a-1.
$RDcto$	=	Retiro de activos depreciados al costo.
$RAdr$	=	Retiro de activos depreciados revaluados.
$TDcto$	=	Traslados depreciados al costo.
$TAdr$	=	Traslado de activos depreciados revaluados. Para el activo que recibe el monto $TA_{cto} + TA_r$ es positivo $(+(TA_{cto} + TA_r))$ , para el activo que traslada $TA_{cto} + TA_r$ es negativo $(-(TA_{cto} + TA_r))$ .
cto	=	Al costo
a-1	=	Año base.

Para todos los cálculos que se realizan para obtener el activo fijo neto en operación revaluado al mes de diciembre del periodo en el que estará vigente el ajuste tarifario ( $AFNOR_a$ ). Se analiza y considera:

- Los activos deben ser consistentes con los proyectos los indicados en el Plan Nacional de Desarrollo y Plan de Energía vigentes, y para eso se debe justificar cada uno de ellos y su relación con la prestación del servicio público.
- El financiamiento aprobado para las inversiones y adiciones programadas en el Plan de Inversión, así como, los requisitos legales, refrendos, permisos municipales, uso de tierra, etcétera.
- Los auxiliares de activos.
- Los activos deben responder a dos criterios: **útiles** para la prestación del servicio y que efectivamente se utilicen en la misma (**utilizable**).

### 5.10.3. Determinación de las adiciones

La cantidad de adiciones se calcula como la proporción del porcentaje de ejecución de las inversiones reconocidas por la Aresep:

$$\text{Adiciones} = \text{Inversiones Reconocidas capitalizadas en el año } a$$

$$\text{Inversiones Reconocidas} = \text{Inversiones} * \text{Porcentaje de ejecución} \quad (\text{Ecuación 26})$$

#### Determinación del Porcentaje de ejecución

1. El Plan de Inversiones vigente, con los detalles y justificaciones de los proyectos.
2. Los proyectos de inversión deben ser consistentes a lo indicado en el Plan Nacional de Desarrollo y Plan de Energía vigentes.
3. En cada estudio tarifario, las empresas deben reportar la cantidad de obras que construyó o bien la cantidad de equipos que instaló durante el año.
4. Se determina el porcentaje de ejecución anual de inversiones, como el cociente entre las obras construidas o equipos instalados por la empresa, y la cantidad de obras o de equipos reconocidos por la Intendencia para ese año.

5. Se calcula el porcentaje de ejecución anual para los últimos cinco años anteriores al año en consideración en el estudio tarifario vigente y se calcula el promedio simple de los porcentajes de ejecución de esos últimos cinco años.
6. El porcentaje de ejecución promedio tiene un tope de un 100%.
7. El valor del porcentaje promedio de los cinco años anteriores es el porcentaje de ejecución a utilizar. Éste se aplica a la cantidad de obras o de equipos reconocidos, previa deducción de las cantidades por no tener una justificación técnica razonable.
8. No se consideran obras o equipos instalados que no hayan sido previamente reconocidos por la Intendencia, salvo justificación técnica debidamente sustentada.

Para el análisis de adiciones Aresep realizará visitas de campo a los diferentes proyectos, con el propósito de verificar montos, ejecución y año de aprobación.

Sólo se capitaliza la mano de obra directa. La mano de obra indirecta se traslada a gasto.

Se deberá justificar y separar en los registros que proporción de las adiciones corresponden a reposición de activos que se retirarán y que proporción corresponde a expansión del servicio.

#### **5.10.4. Determinación de los retiros**

Para el caso particular de retiro de activos se consideran los siguientes criterios:

- RECOPE está en la obligación de depurar la base tarifaria, para ello deben presentar en cada estudio tarifario el detalle de activos retirados, clasificados por remplazo, deterioro, obsolescencia, traslados u otros.
- Se requiere información y justificación sobre la pérdida o ganancia contable que estos retiros originan a la empresa, para ser compensados en las tarifas en el gasto o incluidas en otros ingresos según corresponda. Este gasto debe ser congruente con los saldos que reflejan los activos retirados y la transacción que dio origen a su retiro.

Los retiros se deben presentar para cada grupo de activos, en el periodo que se retiró o se prevé retirar, indicando los valores del activo al costo, revaluado y sus respectivas depreciaciones (al costo y revaluado), así mismo, indicar si el retiro originó una pérdida o ganancia contable en el retiro del mismo y su ubicación física. Con la finalidad de que la ARESEP pueda realizar en cualquier momento la supervisión y control necesarios sobre esos activos y en caso de no responder a la realidad el operador podrá ser sancionado tanto a nivel del efecto en la base tarifaria como en la multa correspondiente por el incumplimiento dado según lo establecido en la Ley 7593 en su artículo 38.

#### **5.10.5. Capital de trabajo (CTi)**

El capital de trabajo se obtiene mediante la siguiente ecuación

$$CT_{i,a} = (VTP_{i,a-1} * PPA_{i,CIF}) * DIP_{i,a-1} \quad (\text{Ecuación 27})$$

Donde:

- $CT_{i,a}$  = Capital de trabajo para el combustible i, en el año a.
- $VTP_{i,a-1}$  = Ventas diarias promedio, en litros para el combustible i. Calculadas como una media aritmética simple de las ventas diarias en el año a-1
- $PPA_{i,CIF}$  = Precio promedio de referencia CIF sin impuesto en litros para el combustible i. Calculada como una media aritmética simple de las facturas por embarque para el año a-1.
- $DIP_{i,a-1}$  = Días de inventario Promedio real del periodo a-1. Se calcula como:

$$DIP_{i,a-1} = \frac{dv}{\left(\frac{VTR_{i,a-1}}{INC_{i,a-1}}\right)} \quad (\text{Ecuación 27a})$$

Donde:

- $VTR_{i,a-1}$  = Ventas totales reales en colones para el combustible i, en el año a-1  
 $INC_{i,a-1}$  = Inventario neto al costo del producto i, en el año a-1  
 $Dv$  = Días efectivos de venta al año, durante los que se expenden combustibles en los planteles de Recope.  
  
 $a$  = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.  
 $a-1$  = Año base.  
 $i$  = Tipo de combustible.

### **5.11. Impuesto único por tipo de combustible (Ti)**

El impuesto único a los combustibles está establecido en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria N° 8114 y es fijado por el Ministerio de Hacienda. Este monto será ajustado de manera extraordinaria, según se indica en el apartado 7 y es expresado en colones por litro y para cada combustible.

### **5.12. Precio del Jet fuel, av-gas e ifo 380 en puertos y aeropuertos sin impuesto único**

Los precios en plantel de distribución de los combustibles jet fuel, av-gas e ifo 380, que se venden en aeropuertos o puertos, será aplicado automáticamente por Recope ajustando el precio de referencia internacional PRi dentro de una banda establecida por Aresep. El rango de la banda se establecerá con base en el valor de dos desviaciones estándar por barril del precio internacional FOB de cada combustible. La desviación estándar será calculada en cada fijación extraordinaria, con base en 300 observaciones del precio FOB de referencia internacional de cada combustible ocurridas con anterioridad a la fecha de corte las fijaciones extraordinarias de las variables  $PR_{ij}$ ,  $TCR_j$ , el segundo viernes de cada mes, según la sección 6. En las fijaciones ordinarias se utilizará el resultado la fijación extraordinaria vigente a la fecha de la resolución tarifaria.

Modificado el precio internacional PRi según el rango de variación, debe adicionársele el  $K_{i,a}$ ,  $Da_{i,j}$ , los subsidios y  $Ca_{i,a}$  para establecer el precio final, sin el impuesto único. En aquellos casos en donde no se aplique la exoneración del impuesto único, este deberá agregarse al precio. Las fórmulas para calcular el precio máximo y mínimo por litro, en colones o dólares, son las siguientes:

Ban de		$NPPC^{máx\phi}_i = ((PR_{ij} + \sigma_{ij}) * TCV) + (K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,a,j} + T_i - SE_{i,h} - SC_{i,j} + PS_{i,j} + RSBT_{i,a}$
		$NPPC^{máx\$}_i = (PR_{ij} + \sigma_{ij}) + \frac{(K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,a,j} + T_i - SE_{i,h} - SC_{i,j} + PS_{i,j} + RSBT_{i,a}}{TCV}$
		$NPPC^{mín\phi}_i = ((PR_{ij} - \sigma_{ij}) * TCV) + (K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,a,j} + T_i - SE_{i,h} - SC_{i,j} + PS_{i,j} + RSBT_{i,a}$
		$NPPC^{mín\$}_i = (PR_{ij} - \sigma_{ij}) + \frac{(K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,a,j} + T_i - SE_{i,h} - SC_{i,j} + PS_{i,j} + RSBT_{i,a}}{TCV}$

Donde:

$NPPC^{máx\phi}_{i,j}$  = Precio máximo en colones por litro, en plantel de distribución, de los combustibles jet fuel, av-gas e ifo 380, que se vende en aeropuertos o puertos, del combustible i para el ajuste extraordinario j.

$NPPC^{máx\$}_i$  = Precio máximo en USA dólares por litro, en plantel de distribución, de los combustibles jet fuel, av-gas e ifo 380, que se vende en aeropuertos o puertos.

$NPPC^{mín\phi}_i$  = Precio mínimo en colones por litro, en plantel de distribución, de los combustibles jet fuel, av-gas e ifo 380, que se vende en aeropuertos o puertos.

$NPPC^{mín\$}_i$  = Precio mínimo en USA dólares por litro, en plantel de distribución, de los combustibles jet fuel, av-gas e ifo 380, que se vende en aeropuertos o puertos.

$\sigma_i$  = Es la desviación estándar en dólares por barril del precio internacional FOB de cada combustible. La desviación estándar será calculada con base en 300 observaciones del precio FOB de referencia internacional de cada combustible ocurridas con anterioridad a la fecha de corte las fijaciones extraordinarias de las variables  $PR_{ij}$ ,  $TCR_j$ .

$TCV$  = Tipo de cambio de venta (colones por dólar) para el Sector Público no Bancario publicado por el Banco Central de Costa Rica, para el día en que se realiza la venta del combustible. Con  $TCV$  diferente de 0.

$T_i$  = Impuesto único a los combustibles es expresado en colones por litro, por tipo de combustible, establecido en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria N° 8114 y fijado por el Ministerio de Hacienda, para los casos en que se aplique.

$j$  = 1, 2, 3, ..., J. Ajustes extraordinarios de precios, realizados a partir de la entrada en vigencia de la tarifa del estudio ordinario de precios.

## 6. Fijación del precio en plantel de distribución por la vía extraordinaria

Partiendo del modelo de fijación de precio de los combustibles en plantel de distribución descrito en el punto 5 de este documento, mediante el procedimiento de fijación extraordinaria puede ajustarse el precio de los combustibles en plantel de distribución, ante la variación de los factores siguientes:

- $PR_{ij}, TCR_j$  = Deben ser ajustados extraordinariamente de la manera siguiente: La Autoridad Reguladora calculará los precios para cada uno de los combustibles  $i$  el segundo viernes de cada mes que corresponde a la fecha de corte del estudio extraordinario de precio. Cuando dicho viernes coincida con un día feriado o de asueto, el cálculo se hará al día hábil siguiente, utilizando la misma fecha de corte del segundo viernes del mes.
- $\sigma_{ij}$  = La desviación estándar del precio internacional FOB del producto  $i$  será revisada de forma extraordinaria el segundo viernes de cada mes que corresponde a la fecha de corte del estudio extraordinario de precio, según se indicó. Lo anterior para que Recope pueda determinar el precio de venta de los combustibles dentro de la banda, en más / menos la desviación estándar en dólares por barril del precio internacional FOB de cada combustible.
- $Da_{i,j}$  = Este factor será revisado bimensualmente el procedimiento extraordinario de ajuste de precio establecido en el numeral 5.6. La revisión del cálculo de  $Di$  se realizará en la misma fecha de corte en que se realice la revisión extraordinaria del PRi y TCR.
- $SC_{i,j}$  = Este factor se aplicará al precio del combustible siguiendo el procedimiento extraordinario de ajuste de precio establecido en el numeral 5.7. La revisión del cálculo del subsidio se realizará en la misma fecha de corte en que se realice la revisión extraordinaria del PRi y TCR.
- $PS_{i,j}$  = Este factor se aplicará al precio del combustible siguiendo el procedimiento extraordinario de ajuste de precio establecido en el numeral 5.7. La revisión de la asignación del subsidio se realizará en la misma fecha de corte en que se realice la revisión extraordinaria del PRi y TCR.
- $Ca_{i,aj}$  = Este factor se actualizará cada vez que la Contraloría General de la República apruebe el monto del mismo y éste sea publicado por Aresep, se incluirá en la última fijación extraordinaria de cada año.
- $T_i$  = Este factor se aplicará cuando proceda según lo establecido en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, N° 8114. El precio del combustible se ajustará conforme a las actualizaciones del monto del impuesto que realice el Ministerio de Hacienda mediante decreto ejecutivo.

De conformidad con lo expuesto, en un mismo mes y en un solo expediente tarifario, se tramitarán las revisiones de las variables que correspondan según los puntos anteriores.

El ajuste de precios se someterá al procedimiento que estipula la Ley 7593 y sus reformas, el Reglamento a dicha ley y varios votos de la Sala Constitucional, entre ellos el 2010-004042, para resolver los ajustes de precios extraordinarios. La Aresep dará un plazo razonable para cumplir con el derecho de participación ciudadana. Para ello se seguirá el procedimiento establecido en la RRG-7205-2007 del 7 de setiembre de 2007 publicada en La Gaceta 181 del 20 de setiembre de 2007 y sus modificaciones o cualquier otra resolución que la sustituya. De este trámite se excluyen los ajustes en los precios del combustible ocasionados por la actualización del impuesto único, el cual se deberá realizar de acuerdo a lo que establece la Ley 8114.

## **7. Precio al consumidor final**

Una vez ajustado el precio en plantel de distribución al mayoreo de Recope, se trasladará el ajuste a los precios del consumidor en estaciones de servicio mixtas y distribuidores sin punto fijo de venta (peddlers). La fórmula para establecer el precio al consumidor será la siguiente:

$$PCDF_{i,j} = PPC_{i,j} + MgTi + MgDi \quad (\text{Ecuación 28})$$

Donde:

- PCDF<sub>i,j</sub> = Precio al consumidor del combustible i, al nivel del distribuidor y/o comercializador de combustible, en colones por litro.
- PPC<sub>i,j</sub> = Precio de venta en plantel de distribución al mayoreo del combustible i, en el ajuste extraordinario j.
- MgT<sub>i</sub> = Margen promedio de transporte del combustible en colones por litro, que se incorpora por tipo de combustible para mantener un precio uniforme al nivel del distribuidor o comercializador de combustible, con o sin punto fijo de venta. El flete promedio de transporte será revisado cada vez que se hace una revisión ordinaria de flete de transporte, con base en la metodología tarifaria de transporte de combustibles definida por la Autoridad Reguladora.
- MgD<sub>i</sub> = Margen del distribuidor con o sin punto fijo de venta, en colones por litro, por tipo de combustible, el cual será determinado con base en la metodología tarifaria definida por la Autoridad Reguladora.
- i = Tipo de combustible.

## **8. Vigencia de las resoluciones**

Las variaciones de precio de los combustibles se aplicarán el día natural siguiente al de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta o según se establezca en cada resolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 7593.

## **9. Información requerida**

Toda la información requerida para la aplicación de esta metodología será solicitada a Recope por la Intendencia de Energía.

## **10. Consideraciones adicionales**

Se consideran como reservas de inversión según la Ley 7722 el rendimiento sobre base tarifaria y los cambios en el capital de trabajo.

(...)"

- III. Tener como respuesta a los opositores que participaron en la audiencia pública realizada el 31 de agosto de 2015, lo señalado en el oficio 007-CAAHRecope-2015, que consta en el expediente OT-161-2015 y agradecer la valiosa participación de todos en este proceso.
- IV. Instruir a la Comisión Ad Hoc notificar el oficio donde constan las respuestas a las oposiciones presentadas en la audiencia pública.

...

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, contra la presente resolución cabe el recurso ordinario de reposición o reconsideración, el cual deberá interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación, y el recurso extraordinario de revisión, el cual deberá interponerse dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley. Ambos recursos deberán interponerse ante la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a quien corresponde resolverlos.

Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

**PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE.**

**GRETTEL LÓPEZ CASTRO, PABLO SAUMA FIATT, ADRIANA GARRIDO QUESADA, SONIA MUÑOZ TUK, ALFREDO CORDERO CHINCHILLA, SECRETARIO.**

1 vez.—Solicitud N° 42655.—O. C. N° 8377-2015.—(IN2015074000).

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

128-RIT-2015

San José, a las 13:00 horas del 15 de octubre de 2015

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN Y NULIDAD CONCOMITANTE EN SUBSIDIO PRESENTADO POR LA CORPORACIÓN DE TRANSPORTES SAN BLAS S.A., EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN 099-RIT-2015, DICTADA A LAS 15:30 HORAS DEL 31 DE JULIO DEL 2015.**

---

**EXPEDIENTE ET-042-2015**

**RESULTANDO QUE:**

- I. El 22 de mayo de 2015, el señor Ronald Gerardo Calderón Aguilar, mayor, casado una vez, empresario, vecino de Cartago, cédula de identidad número 3-271-639, actuando en su condición de apoderado generalísimo de la empresa Transportes San Blas S.A., presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) solicitud de incremento de un **14,07%** sobre las tarifas vigentes de la ruta 329, descrita como Cartago-San Blas y viceversa (folios 1 al 108).
- II. La Intendencia de Transporte mediante resolución N° 099-RIT-2014, dictada a las 15:30 horas del 31 de julio de 2015, resuelve la petición de incremento solicitada y ordena el rechazo de la misma, por cuanto el petente no cumple con lo prevenido en el oficio N° 1022-IT-2015 del 16 de julio de 2015, como información para mejor proveer, y como consecuencia no supera los requisitos establecidos en la resolución RRG-6570-2007 (folios 176 a 179).
- III. El 07 de agosto de 2015 la empresa Transportes San Blas S.A., presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante contra la resolución 099-RIT-2015, por que no se encuentra de acuerdo con la misma (folios 156 a 163).
- IV. El recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante son analizados por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe 1414-IT-2015/1038641 del 30 de setiembre de 2015, que corre agregado al expediente.
- V. Los procedimientos y plazos se han cumplido según las prescripciones de ley.

**CONSIDERANDO QUE:**

- I. Conviene extraer lo siguiente del oficio 1414-IT-2015/1038641 del 30 de setiembre de 2015, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

**I. ANÁLISIS DEL RECURSO DE REVOCATORIA POR LA FORMA:**

**A) NATURALEZA**

*Los recursos presentados son los ordinarios de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 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. Sobre la nulidad concomitante interpuesta, serán aplicables los numerales 158 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.*

## **B) TEMPORALIDAD**

*Revisados minuciosamente los autos, se concluye que el acto recurrido se comunica a la empresa Transportes San Blas S.A. por medio de notificación el día 04 de agosto de 2015 (folio 192) y al opositor Rafael Calvo Ortega (250 metros al norte de la farmacia Fishel, Cartago) el día 03 de setiembre de 2015 (folio 195). La operadora Transportes San Blas S.A., interpone recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante mediante escrito presentado el 7 de agosto de 2015, con lo cual se evidencia que dicha actuación se presenta en tiempo ante la Aresep.*

*Es preciso indicar, en cuanto a la gestión de nulidad interpuesta, que esta se presenta, en fecha 7 de agosto de 2015, y de conformidad con lo que dispone el numeral 175 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, se concluye por ende que la gestión lo ha sido dentro del plazo legal conferido.*

## **C) LEGITIMACIÓN**

*La operadora Transportes San Blas S.A., se apersona al procedimiento como destinataria de los actos, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.*

## **D) REPRESENTACIÓN**

*El recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante, son incoados por el señor Ronald Gerardo Calderón Aguilar, mayor, casado una vez, empresario, vecino de Cartago, cédula de identidad número 3-271-639, actuando en su condición de apoderado generalísimo de la empresa Transportes San Blas S.A. representación que se encuentra acreditada en el expediente (folio 20).*

## **II. ANÁLISIS DEL RECURSO DE REVOCATORIA Y LA NULIDAD POR EL FONDO**

*La Intendencia de Transporte, en razón de que el recurso de revocatoria con apelación en subsidio y la nulidad concomitante planteados por el señor Ronald Gerardo Calderón Aguilar en su citado carácter, son presentados en la forma y el tiempo legal establecido para ello, tal y como se indica en el punto anterior, considera que corresponde analizarlos por el fondo.*

### *Análisis del recurso de revocatoria y nulidad absoluta concomitante*

#### **A. Argumentos del recurrente**

*La empresa fundamenta su recurso de **revocatoria con apelación en subsidio** en los siguientes argumentos:*

*Los argumentos sobre los cuales gira el recurrente para apoyar su posición, radica el primero de ellos, que la solicitud de ajuste tarifario la hace la operadora en su condición de permisionaria, según el artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 23-2008, adoptada por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 3 de abril del año 2008, y que con base en dicho acuerdo se tiene que tener a la empresa Transportes San Blas S.A. para todos los efectos como tal.*

*En segundo lugar señala que si bien es cierto el artículo 8.1.2.69 de la Sesión Ordinaria 30-2015, otorga el estatus de concesionaria a la recurrente, ésta constituye un acto válido pero ineficaz, ya que lo que existe hasta este momento es una calificación positiva dentro del proceso abreviado, pero la eficacia queda supeditada al cumplimiento de una serie de requisitos formales para su debida aplicación.*

*Asimismo, en relación a este tema, señala que también al no encontrarse refrendado el contrato en cuestión, éste también no es eficaz de conformidad con el artículo 145 de la Ley General de Administración Pública.*

Estos elementos, lo hace concluir que en definitiva la empresa operadora, es permisionaria y así se debe tener para todos los efectos legales correspondientes.

Como apoyo trae a colación parte del informe técnico N° 1105-IT-2015/97504 que sirve de base para la resolución recurrida, y menciona algunos aspectos esgrimidos en la misma, así como transcribe parte del criterio C-103-2015 de la Procuraduría General de la República, y parte de la sentencia 380-F-S1-2009, de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia.

Como corolario indica el recurrente:

“(...)

14. En conclusión **NO SOMOS CONCESIONARIOS**, tal y como lo indica el criterio de la Procuraduría y la sentencia de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, continuamos siendo PERMISIONARIOS, según el artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 23-2008, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 3 de abril de 2008, el cual continúa vigente.

(...) “

Agrega la recurrente para terminar su elenco de hechos, que en lo relativo al artículo 7.14 de la Sesión Ordinaria 38-2015 de la Junta Directiva del CTP, éste resulta ser un acuerdo en firme de la Junta Directiva del CTP, en donde aprueba el borrador de la propuesta de procedimiento y de los requisitos necesarios para el refrendo de los contratos de concesión, sus adendas y modificaciones para el transporte público modalidad ruta regular y que por ende se les concede el estatus permisionarios y que actualmente el CTP busca la formalización de los contratos con el refrendo ante la Aresep, por lo que actualmente lo que se ostenta son permisos.

Adicionalmente, como argumentos para la **nulidad absoluta concomitante** que interpone señala lo siguiente:

“(...)

12. Que la Intendencia de Transporte en su informe que sirve de base para el dictado de la resolución recurrida, incurre en graves contradicciones que vician de nulidad ésta. Primero toma como base que mi representada modificó su estatus pasando de Permisionaria a Concesionaria mediante el artículo 8.1.2.69 de la sesión ordinaria 30-2015, con lo cual ya no se nos reconoce como permisionarios, pero a la hora de reconocernos como concesionarios establece que no lo somos, tal y como reza el siguiente extracto del informe 1105-IT-2015/97504, que sirvió de base para el dictado de la resolución aquí recurrida, que me permito transcribir:

(...)

17. El tener por un hecho cierto que por haberse dictado el acuerdo 8.1.2.60 de la Sesión Ordinaria 30-2015, se ha dictado contrario a derecho, por lo que la misma debe ser anulada al tener como fundamento un acto ineficaz, no oponible y sin efectos jurídicos.

18. Por las razones expuestas el rechazo de nuestra solicitud por medio de la resolución 095-RIT-2015 se ha dictado contrario a derecho, por lo que la misma debe ser anulada al tener como fundamento un acto ineficaz, no oponible y sin efectos jurídicos.

(...) “

## **B. Petitoria**

Señala lo siguiente en el escrito del recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante:

“(...)

*Solicito se revoque la resolución recurrida, por estar dictada contraria a Derecho, toda vez que nuestra situación jurídica no a ha (sic) variado en lo absoluto, somos permisionarios al tenor del artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 23-2008, el cual se encuentra vigente, y cumple con los requisitos de validez y eficacia necesarios para ser merecedores del ajuste solicitado.*

*Caso de no acogerse la revocatoria, envíese el expediente ante la Junta Directiva a efecto de que se conozca el recurso de apelación en subsidio y nulidad concomitante*

*(...)"*

**C. Análisis de cada uno de los argumentos de la nulidad absoluta concomitante y del recurso de revocatoria.**

**Relativo a la gestión de nulidad absoluta concomitante.**

*Al respecto de esta gestión de nulidad, es menester analizar si efectivamente se presenta un defecto en el elemento motivo de la resolución recurrida que conlleve a una nulidad de la misma. Efectuado el análisis, la resolución 099-RIT-2015, **no** es un acto administrativo nulo, por cuanto este contiene 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), en el siguiente sentido:*

- a) La resolución 099-RIT-2015, 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).*
- d) Respecto al vicio en el motivo que alega la empresa Transportes San Blas S.A. que se da en la resolución 099-RIT-2015, cabe analizar a fondo lo siguiente:*

*La nulidad absoluta concomitante incoada por la recurrente no resulta viable legalmente, esto por cuanto las apreciaciones jurídicas llevadas a cabo por la quejosa no resultan apegadas a derecho, ya que tratan de darle vida legal nuevamente al permiso original, plasmado en el permiso concedido en el artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 23-2008, por medio de la cual la operadora Transportes San Blas S.A. asume la ruta 329, mismo que fenece al llevarse a cabo el decreto 37737-MOPT, denominado "Procedimiento Especial Abreviado para el Otorgamiento de Concesiones en el Transporte Remunerado de Personas en Rutas Regulares".*

*No podría pensarse la coexistencia de un permiso temporal como el que tenía en su momento la recurrente aplicándose en paralelo con una concesión conferida en el artículo 8.1.2.69 de la Sesión Ordinaria 30-2015, donde expresamente se señala a la empresa Transportes San Blas S.A. en el punto 2 del Por Tanto lo siguiente:*

*"(...)*

*2. Otorgar el derecho de concesión a la empresa TRANSPORTERS SAN BLAS S.A., para la explotación del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad AUTOBUS, en la ruta 329 que a continuación se indica: Cartago-San Blas y viceversa.*

*La concesión que en este acto se otorga tendrá una vigencia hasta el 30 de setiembre del año 2021.*

*(...)"*

*Es decir, queda evidencia más allá de la duda, que a partir de este acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, le confiere la condición de concesionaria a la operadora Transportes San Blas S.A., para atender la ruta 329, y deja de lado su estatus de permisionaria, que de toda suerte resulta ser una herramienta legal sujeta a un plazo y condición determinada con miras a dar continuidad en el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús y en una condición en precario, mientras se ajusta ese servicio y la operadora a una concesión como debe ser.*

*El análisis que adopta la parte quejosa, no parece ser el correcto ya que la propia ley no hace ese tipo de mezcla entre permiso y concesión dentro de una mismas escenario de prestación de ese servicio, por lo que definitivamente no existe tal nulidad alegada, ya que el acto administrativo se dicta apegado a todos sus elementos subjetivos, objetivos y formales, sin que se observa violación de uno o algunos de ellos.*

*Así las cosas se recomienda el rechazo de la nulidad absoluta concomitante.*

### **Relativo a recurso de revocatoria.**

*La Intendencia de Transporte, por oficio 737-IT-2015/90135 del 26 de mayo de 2015, otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria de la ruta 329 y se procede con la convocatoria a la audiencia pública, esto en virtud de que la empresa al momento de presentar la solicitud de revisión tarifaria era permisionaria de la ruta 329 de conformidad con el artículo 3.3 de la sesión ordinaria 23-2008. No obstante, el día 12 de junio de 2015, el Consejo de Transporte Público le comunica a la Intendencia de Transporte una gran cantidad de acuerdos de su Junta Directiva relativos a la modificación de la forma jurídica del título habilitante de una serie de empresas permisionarias, entre las que se encontraba la empresa solicitante, la cual pasó de permisionaria a concesionaria, mediante artículo 8.1.2.69 de la Sesión Ordinaria N° 30-2015 de la Junta Directiva del CTP y cuyos efectos legales son retroactivos a partir del 13 de mayo de 2015 (fecha de la Sesión Ordinaria N° 27-2015 de la citada Junta Directa del CTP).*

*La Intendencia de Transporte, ante este nuevo hecho, y de conformidad con el principio de la verdad real o material, lo establecido en el artículo 229 de la Ley General de la Administración Pública, en concordancia con el artículo 331 del Código Procesal Civil, y de acuerdo con los requisitos establecidos en la resolución RRG-6570-2007, procede a solicitarle a la petente mediante oficio 1022-IT-2015 del 16 de julio de 2015, información para mejor proveer relativa a:*

*“Indicar el detalle del acto administrativo por medio del cual, en ente público competente en la materia le otorgó la concesión o permiso para prestar el servicio público”.*

*Lo anterior en virtud del cambio en la naturaleza jurídica de la condición bajo la cual se presta el servicio por parte de la empresa, al dejar de ser permisionaria y pasar a ser concesionaria de la ruta 329, por lo que se requiere el refrendo del contrato de concesión de la ruta, mismo que no ha sido remitido a esta Autoridad Reguladora para su trámite respectivo, esto de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores y en la resolución RRG-5266-2006, denominada: “Procedimiento para el referendo de contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores”.*

*Es importante señalar que el refrendo viene a ser el instrumento jurídico mediante el cual se le confiere la eficacia al contrato de concesión o sus posibles renovaciones, el artículo 145 de la Ley General de la Administración Pública (Ley N° 6227) y sus reformas establece que los actos administrativos estarán sujetos a requisitos de eficacia, fijados por el mismo acto o por el ordenamiento jurídico. Asimismo se dispone que cuando el acto requiera de la aprobación de otro órgano, mientras ésta no haya sido dada, aquel no será eficaz ni podrá ejecutarse. El refrendo de los contratos de concesión es un acto administrativo de aprobación, por el que se le otorga eficacia jurídica a un acto administrativo que emana un órgano distinto del que refrenda, dando lugar a la ejecutividad y ejecutoriedad del acto refrendado, adquiriendo el carácter de título habilitante.*

La Procuraduría General de la República en ese mismo sentido estableció en su criterio C-103-2015 del 6 de mayo de 2015 lo siguiente:

“(…)

*A través de la adjudicación, se selecciona el concesionario por el Consejo de Transporte Público. La decisión de ese Órgano no pone fin al procedimiento de concesión. La firmeza de la adjudicación no permite considerar que se está en presencia de una concesión que habilite para prestar el servicio. Antes bien, a partir de esa adjudicación deben cumplirse otros trámites a ese efecto.*

*Como se señala en la consulta de la ARESEP, el artículo 12 de la Ley 3503 dispone que la concesión debe ser formalizada mediante contrato. Suscrito el contrato, debe ser sometido a refrendo por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Establece el artículo 12 de la Ley 3503 de cita:*

*“Artículo 12.- La concesión se formalizará mediante contrato que suscriban el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el concesionario. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos lo refrendará e inscribirá en el Registro de concesiones y permisos que llevará ese Ministerio”.*

*Por medio del contrato, la Administración plasmara las condiciones bajo las cuales la gestión indirecta del servicio ha sido delegada en el segundo. El contrato, documento de formalización de la gestión delegada, se sujeta a refrendo de la Autoridad Reguladora del Servicio. Refrendo que es un acto de aprobación, una forma de control posterior que determina la eficacia del contrato y de la concesión que este formaliza.*

*Ciertamente, el refrendo es un acto exterior al contrato, pero sin este refrendo el contrato no puede ser ejecutado. Consecuentemente, en ausencia de refrendo el concesionario no podrá prestar el servicio, porque carece de un acto eficaz que la habilite. (...).”*

*También han dicho nuestros tribunales respecto a este tema, en la sentencia 380-F-S1-2009 de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, de las 9:00 horas del 20 de abril del 2009, en lo que interesa indica:*

“(…)

*Ahora, si bien es cierto, la competencia para establecer y modificar el régimen operacional incumbe al Consejo de Transporte Público (CTP), la misma Ley Reguladora de esa materia, sea, la N° 3503, estatuye en el numeral 12 la necesidad de que la contratación se perfeccione mediante un acuerdo que debe ser refrendado por la ARESEP. Se trata de un acto de aprobación, que incide en la eficacia del contrato administrativo, así como de cualquier acto concreto que lo modificara, y sin el cual no podrían desplegarse sus efectos. Sin perjuicio de las competencias que en la materia tiene el ente rector, el refrendo permite analizar la conformidad del clausulado del convenio con el ordenamiento jurídico. Sin embargo, no permite la anulación indirecta del contrato o del acto de adjudicación. La ausencia de este requisito, impide su eficacia, lo que implica, la imposibilidad de que sea oponible o ejecutado, como lo dispone de manera diáfana el numeral 145.4 LGAP. Siendo así, lo anterior supone que los factores que son considerados en las fijaciones tarifarias que realiza la ARESEP, cuya eficacia penden del trámite de refrendo, no podrían considerarse para efectos de este tipo de cálculos en tanto esa exigencia no hubiere sido satisfecha, toda vez que no son eficaces, y por ende, no pueden surtir efectos jurídicos.*

(…)

*X-Modificaciones del contrato. Refrendo. Por ser objeto de debate, cabe establecer cuáles actos modificativos de la concesión deben ser sometidos a trámite de refrendo. En tesis de principio y en una visión rígida, cabría indicar que toda modificación*

contractual se encuentra sujeta al cumplimiento de este requisito, en aplicación del principio de que lo accesorio sigue a lo principal. Empero, la dinámica propia de los contratos administrativos, y en especial, aquellos en virtud de los cuales un tercero presta un servicio público de manera delegada (caso del transporte público), merece un tratamiento especial a fin de empatar la ejecución del pacto con la prestación eficiente y los principios del servicio público ya aludidos. En efecto, estos exigen una constante revisión de las condiciones en que se presta el servicio. Es predecible el cambio de unidades, estudios de horarios, incrementos de tarifas merced a la variabilidad en los insumos para el desarrollo del servicio, prestación en otras rutas o ramales, etcétera. Por ende, la satisfacción del servicio obliga a revisar y modificar con cierta regularidad el contrato, a fin de que el Consejo de Transporte Público establezca las pautas operativas que garanticen la eficiencia de la prestación. Dentro de esta dinámica, cabe establecer cuáles modificaciones deben refrendarse y cuáles no. En este sentido, que mediante resolución RRG-5266-2005 del 2 de enero del 2006, publicada en La Gaceta no. 7 del 10 de enero del 2006, la Autoridad Reguladora, estableció el procedimiento para el trámite de refrendos, acto en el cual, señaló: "Que requerirán de refrendo las adendas, modificaciones o reformas efectuadas al contrato de concesión original refrendado, únicamente cuando sean relativas al número de unidades que conforman la flota, los horarios, la demanda o los recorridos" (considerando VII). Contrario sensu, toda determinación ajena a ese marco de supuestos, se encuentra excepcionada de tal trámite. En este sentido, el principio que debe regir la materia es que, el requisito en cuestión sea aplicable para aquellas adendas que incorporen variaciones sustanciales, no sólo en términos de la operatividad, sino, aquellas referidas a las implicaciones económicas del servicio, esto es, las que tengan una incidencia directa e importante en las fijaciones tarifarias. Cualquier determinación del Consejo de Transporte Público relacionada con estos aspectos que requieren refrendo, si bien emanan de la autoridad rectora y se reputan válidos, no son eficaces hasta tanto se concrete dicha aprobación. Siendo así, no podrían considerarse en los procedimientos de revisiones tarifarias, dada su imposibilidad jurídica de desplegar efectos. Así, el cargo del recurrente en que cuestiona la exclusión de dichos vehículos del cálculo en el modelo econométrico carece de fundamento, debiendo ser rechazado. Bien puede darse el caso de que el operador opte por realizar las modificaciones antes del otorgamiento del refrendo, sea utilizando las unidades o bien incrementando la oferta de servicio. Sin embargo, tales datos, como se ha dicho, dada la exigencia legal de ese acto aprobatorio, no podrían tener repercusión en las tarifas, lo que no supone lesión alguna a los derechos del operador ni al equilibrio financiero.

(...)

En este sentido, caso de que el acto del MOPT derivase de una petición de parte, y se ejecute sin contar con el refrendo, son acciones que no generan responsabilidad alguna de las autoridades públicas y no surge un derecho de ser consideradas en el trámite tarifario. Cabe destacar que la prestación del servicio se debe realizar conforme con los términos del contrato de concesión, el cual, en caso de ser modificado, y según se ha indicado, requiere del refrendo para poder desplegar efectos jurídicos. Así, por disposición legal, la tarifa fijada debe, necesariamente, corresponder con el servicio aprobado por la entidad pública correspondiente. No se trata de la desaplicación del artículo 16 de la Ley no. 3503, que impone el deber de poner al servicio del contrato las unidades que se requieran para que este sea ejecutado en forma debida, sino de la correcta comprensión del régimen jurídico aplicable al caso. Tampoco se vulnera el numeral 12, previamente citado, o se quebranta el contenido del cardinal 10 del Código Civil. No debe perderse de vista en este punto, que la razón del refrendo en cuestión es la potestad tarifaria que incumbe a la ARESEP y el examen de conformidad de las condiciones con el ordenamiento jurídico, lo que no desmejora la rectoría que sobre este servicio ostenta el MOPT a través del Consejo de Transporte Público.

(...)"

*Entonces, la necesidad de contar con el título habilitante respectivo, entendido como el contrato de concesión debidamente refrendado, surge de la importancia que tienen las condiciones de operación autorizadas por el Consejo de Transporte Público, a fin de determinar la estructura de costos bajo las cuales opera el servicio y a partir de ellas establecer los costos de operación y, por ende, las tarifas cobrar.*

*Dicha falencia imposibilita a esta Autoridad Reguladora de cumplir con uno de los principios básicos que establece su Ley 7593 en su artículo 3, referido al principio del servicio al costo, según el cual:*

*“(...)*

*b) Servicio al costo: principio 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, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31.*

*(...)”*

*Lo que procedería a ese momento, ante tales consideraciones, sería el rechazo de la solicitud tarifaria.*

*No obstante, posteriormente a los eventos legales que anteceden, la Junta Directiva del CTP en fecha 2 de julio del 2015, y mediante Sesión Ordinaria N° 38-2015, acuerda aprobar el borrador del denominado “Procedimiento para la presentación de los requisitos del refrendo de contratos de concesión, sus adendas y modificaciones para el transporte público, modalidad ruta regular en todo el país” el cual marca las pautas para la presentación por parte de los operadores que salen adjudicados en el Procedimiento Especial Abreviado para el Otorgamiento de Concesiones en el Transporte Remunerado de Personas en Rutas Regulares, de los requisitos necesarios para el refrendo de los contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el transporte público, modalidad ruta regular.*

*Igualmente en esa misma sesión, se acuerda prorrogar el plazo a favor de los concesionarios, a fin de que presenten estudios y requisitos necesarios para el refrendo de los contratos de concesión, hasta el último día hábil del mes de diciembre del 2015.*

*Sin embargo, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, emite un nuevo acuerdo mediante la Sesión Ordinaria N° 46-2015, celebrada el 6 de agosto de 2015, en virtud del cual establece en lo que interesa lo siguiente:*

*“(...)*

- 1. Aprobar, basados en los fundamentos, motivos y contenidos, desarrollados en los considerandos del oficio **DE 2015-2421**, todas las recomendaciones emitidas en el informe dicho, el cual forma parte integral de este acuerdo.*
- 2. Modificar el punto dos del Por Tanto del Artículo 7.14 de la Sesión Ordinaria 38-2015 para que se lea de la siguiente manera:*
- 3. Aprobar el procedimiento y requisitos necesarios para el refrendo de los contratos de concesión, sus adendas y modificaciones para el transporte público modalidad ruta regular, que literalmente indica:*

*(...)”*

*Es decir, viene aclarar el artículo 7.14 de la Sesión Ordinaria N° 38-2015, para que se entienda que la intención de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, es aprobar en definitiva el procedimiento y requisitos para el refrendo de los contratos de concesión.*

*Asimismo, se acuerda en dicha sesión que en el tanto se finiquite el proceso del refrendo del contrato de concesión, los concesionarios a quienes se les adjudican las rutas definidas en el proceso Procedimiento Especial Abreviado para el Otorgamiento de Concesiones en el Transporte Remunerado de Personas en Rutas Regulares, se les confiera a cada uno de los operadores la condición de PERMISIONARIOS EXCEPCIONALES Y TRANSITORIOS. Al respecto señala el precitado acuerdo lo siguiente:*

*“(…)*

- 4. Hasta tanto se obtenga la aprobación del refrendo del contrato de concesión por parte de la ARESEP, al amparo del inciso b) del artículo 25 de la Ley 3503, como condición EXCEPCIONAL y TRANSITORIA, se asignará la condición de PERMISIONARIO, a todos los operadores que mediante acto administrativo válido en firme por parte de este Consejo, ostentan un derecho subjetivo de concesión o renovación de concesión en ruta regular.*
- 5. (…)*
- 6. La condición de PERMISIONARIO temporal y extraordinariamente a los OPERADORES fenecerá en el mismo momento en que cada OPERADOR individual obtenga el refrendo de su contrato de concesión.*

*(…)”*

*Los nuevos acuerdos adoptados por el Consejo de Transporte Público, de nuevo ubican a ese grupo de operadores como PERMISIONARIOS y no ya como concesionarios, pero esta vez como PERMISIONARIOS EXCEPCIONALES y TRANSITORIOS mientras se cumplen requisitos legales por parte de cada operador.*

*Esto desde el punto de vista de la Aresep, hace variar radicalmente los requisitos que se le deben solicitar al gestionante, para la admisibilidad de una solicitud tarifaria, toda vez que no es lo mismo que una concesionaria solicite un estudio tarifario, que lo haga un permisionario.*

*Puede concluirse bajo esa óptica, que pese a que no se observa un vicio en el motivo ni en los otros elementos del acto recurrido, sea la resolución 099-RIT-2015, dictada a las 15:30 horas del 31 de julio de 2015, pero ante los nuevos hechos señalados, y en aras de la búsqueda de la verdad real de los hechos, lo procedente es recomendar, con base en el artículo 153.1 de la Ley General de la Administración Pública, revocar la resolución 099-RIT-2015, y retrotraer el acto hasta la fase procesal oportuna, siendo la misma a la fase de fijación tarifaria, y correr el modelo econométrico a la ruta 329, a fin de determinar el resultado de la fijación tarifaria.*

## **A. Conclusiones**

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

- 1. La gestión de nulidad absoluta concomitante y el recurso de revocatoria que se presenta en contra la resolución 099-RIT-2015, por parte del señor Ronald Gerardo Calderón Aguilar, mayor, casado una vez, empresario, vecino de Cartago, cédula de identidad número 3-271-639, actuando en su condición de apoderado generalísimo de la empresa Transportes San Blas S.A desde el punto de vista formal, resultan admisibles puesto que son presentados en tiempo y forma.*
- 2. Revocar la resolución 099-RIT-2015 por haberse detectado nuevos hechos en cuanto al título habilitante de la operadora de la ruta 329, Transportes San Blas S.A., ya que pese a que obtienen su condición de concesionaria en el Procedimiento Especial Abreviado para el Otorgamiento de Concesiones en el Transporte, se les traslada temporal y excepcionalmente como PERMISIONARIOS en el tanto no cumplan con todos los requisitos para lograr refrendar su contrato ante la Aresep. Dado lo anterior, lo procedente es recomendar retrotraer el procedimiento a la etapa procesal necesaria, es decir, al momento de la fase de fijación tarifaria, y correr el modelo econométrico a la ruta 329, a fin de determinar el resultado de la fijación tarifaria.*

## B. Referente al análisis tarifario de la petición

### 1. Variables operativas.

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	52.371	52.371	0	0,00%
Distancia (Km/carrera)	7,45	7,45	0	0,00%
Carreras	1.047,25	1.047,29	- 0,04	0,00%
Flota	3	3	0	0,00%
Tipo de Cambio	540,87	538,56	2,31	0,43%
Precio combustible	514,00	478,00	36,00	7,53%
Tasa de Rentabilidad	15,98%	15,89%	0,09%	0,57%
Valor del Bus \$	47.153	103.000	- 55.847	-54,22%
Valor del Bus ¢	25.503.862	55.471.680	- 29.967.818	-54,02%
Edad promedio de flota (años)	6,00	6,00	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 8148-RRG-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.

Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 del 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, en donde en lo que interesa señala:

*“(…) 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.”*

La empresa Transportes San Blas S.A., presenta el modelo con una demanda promedio mensual total de 52.371 pasajeros y según las estadísticas presentadas ante la ARESEP entre abril 2014 a marzo 2015 la demanda promedio fue de 45.343 pasajeros/mes para el ramal Cartago-San Blas y 614 pasajeros/mes para el ramal San Blas-Parque Industrial, para un total de 45.957 pasajeros por mes.

En el último estudio tarifario individual de julio del año 2013 (ET-025-2013, 101-RIT-2013) se utilizó un dato de demanda de 52.371 pasajeros promedio mes, en esa oportunidad la demanda se presentó en forma agregada; sin embargo a partir del mes de julio de 2013 la empresa reporta las estadísticas separadas para los ramales: Cartago-San Blas y San Blas-Parque Industrial.

Según el procedimiento establecido y lo ordenado por la Junta Directiva se tomará la demanda del último estudio individual de dicha empresa, por ser mayor y el cual asciende a 52.371 pasajeros por mes, con una ocupación media de 51,4% pasajeros por viaje.

## 1.2 Distancia

La distancia se calcula con base en los datos obtenidos por los técnicos de la Intendencia de Transporte, según acta de inspección del 13 de febrero de 2015, que consta en el expediente de Requisitos de Admisibilidad (RA-233). Se considera una distancia promedio ponderada según carreras de 7,45 km por carrera.

El cálculo para la distancia ponderada utilizada en el presente estudio es como se indica, es importante señalar que se pondera con base en la cantidad de carreras:

Descripción	L-V	S	D	Carreras por mes	%	Distancia (Km)	Distancia ponderada (Km)
Cartago-San Blas	26	26	19	760,92	73,53%	6,91	5,08
San Blas-Parque Industrial	9	9	9	273,93	26,47%	8,76	2,32
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>1.034,85</b>	<b>100,00%</b>		<b>7,40</b>

## 1.3 Carreras

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta 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.

El cálculo basado en los horarios autorizados según el acuerdo en artículo 6.8 de la Sesión Ordinaria 87-2011 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 24 de noviembre de 2011, establece un promedio mensual de 1.047,90 carreras. Por su parte, la empresa utiliza para la corrida del modelo 1.047,29 carreras por mes. Según las estadísticas presentadas por la empresa las carreras entre abril 2014 y marzo 2015 corresponden a 1.047,29 carreras.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, aplicado para cada ramal, en el presente estudio se usará el dato de 1.047,25 carreras promedio mensuales.

## 1.4 Flota

### Flota autorizada

En el presente análisis se corre el modelo tarifario con 3 autobuses como flota autorizada, lo cual coincide con la flota presentada por la empresa, según el oficio DACP-2015-2693 del 16 de abril del 2015 (folios 44 al 47). El detalle es el siguiente:

Placa	Capacidad CTP	Año Modelo
CB-2769	48	2015
SJB-12204	49	2006
SJB-12205	49	2006

De acuerdo con información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP), las unidades SJB-12204 y SJB-12205 están a nombre de la empresa Transportes Turísticos JUAN K S.A. y tienen autorización del CTP para operar bajo la figura del arrendamiento, ambas cuentan con su contrato de alquiler.

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 68 al 72), con un valor de alquiler promedio de ₡100.000 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 \$47.153,40 correspondiente a un autobús urbano, que al tipo de cambio al día de la audiencia de ₡540,87/\$1 se obtiene un valor de ₡25.503.862.

#### 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 todas las unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

#### Edad promedio

La edad promedio de la flota es de 6 años.

### **1.5 Tipo de cambio**

Dicha variable se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 540,87/\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utilizó en su petición tarifaria un tipo de cambio de ₡538,56/\$1.

### **1.6 Precio combustible**

El precio del combustible diésel se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ₡514 por litro. La empresa utilizó en su petición tarifaria el precio de ₡478 por litro.

## 1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 15,98% según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utilizó la empresa en su solicitud tarifaria es de 15,89%.

## 1.8 Cumplimiento de obligaciones legales

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), pago del impuesto a las personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros y el cumplimiento de obligaciones tributarias con la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, determinándose que el permisionario cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (folios 110 y 132).

## 2. Análisis del modelo estructura general de costos

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica una disminución en las tarifas de un 4,60%.

### 2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Se recomienda aplicar disminución en la tarifa del 4,60% en las tarifas de la ruta 329, de acuerdo con la aplicación del modelo estructura general de costos, según el siguiente detalle:

Descripción	Tarifa regular (colones)	
	Vigente	Con ajuste
<b>Cartago-San Blas y viceversa</b>		
Cartago-San Blas	190	180
San Blas-Parque Industrial de Cartago	330	315

## 3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

La audiencia pública se realiza a las 17:00 horas (5:00 p.m.) del 2 de julio de 2015 en el Gimnasio del Liceo San Luis Gonzaga, 200 metros al sur del Banco Crédito Agrícola de Cartago, Cartago.

Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 2271-DGAU-2015/94372 del 3 de julio 2015 de la Dirección General de Atención al Usuario (folio 136), y según el acta de la audiencia pública N° 58 del 8 de julio del 2015 (folios 137 al 143) se presentó la siguiente oposición:

1. El señor Rafael Calvo Ortega, portador de la cédula de identidad N.º 3-218-205. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.
  - La inflación ha sido mínima por lo tanto no se justifica ese aumento.
  - El precio de los hidrocarburos ha bajado.
  - La gente no vino porque no sabe de esta audiencia y la ARESEP gasta montones de dinero en audiencias, para engañar al pueblo.
  - La tarifa solicitada es muy alta con respecto a los ingresos de los vecinos de la comunidad.

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:

- **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.*

- **Respecto a que el precio de los hidrocarburos ha disminuido.**

*El modelo tarifario tiene como una de sus variables el precio de los hidrocarburos y el modelo se corre con el precio de los combustibles al día de la audiencia por lo tanto, el precio de los combustibles es un elemento muy sensible en la corrida del modelo tarifario.*

*Sobre la indicación del por qué aumentan las tarifas si el precio del combustible disminuye, se indica que el modelo tarifario aplicado por esta Autoridad, incluye una serie de costos tanto fijos como variables que involucran todos los costos operativos necesarios para desarrollar la actividad de transporte, a manera de ejemplo llantas, salarios de choferes, chequeadores y mecánicos, lubricantes, cánones (al CTP y a esta Autoridad), inversión (buses nuevos) entre otros muchos, por lo tanto aunque el diésel baje, si el efecto de aumento de las otras variables es mayor.*

- **Respecto al incremento de las tarifas**

*La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Los costos totales del servicio, varían según el esquema operativo establecido por el Consejo de Transporte Público y la Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica en procura del equilibrio financiero de la empresa, con el fin de se mantenga brindando el servicio a la comunidad. En el caso concreto de la ruta 329, tomando en consideración las variables operativas de la ruta y aplicando el modelo tarifario vigente lo que corresponde es una rebaja en las tarifas de la ruta en un 4,6%, tal y como se demostró en el análisis técnico esbozado anteriormente.*

- **Respecto a la audiencia pública**

Conforme al artículo 36 de la Ley 7593 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, consta en autos que la publicación de la convocatoria a la audiencia pública fue realizada en dos medios de comunicación escrita de circulación nacional y en el diario oficial La Gaceta, además se comunicó en la página web de la Autoridad Reguladora y en medios radiales Dichas convocatorias contenían toda la información necesaria para que cualquier persona pudiera conocer oportunamente todo el trámite de estudio tarifario. La Autoridad Reguladora no escatimó en poner todos los medios físicos y tecnológicos a disposición de los usuarios, para que se pudieran apersonar al expediente administrativo, así como todos los medios para que de manera remota pudieran tener atención personalizada en cada una de sus consultas.

Desde el 5 de junio y hasta el 2 de julio, las personas con interés legítimo pudieron presentar su oposición en forma escrita en las oficinas de la Autoridad Reguladora, en horario regular, hasta el día de realización de la audiencia pública, por medio del fax: 2215-6002 o en el correo electrónico [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr) hasta la hora programada de inicio de la respectiva audiencia.

El artículo 57 del Decreto 29732-MP, publicado en el Alcance 63-A de La Gaceta 165 del 29 de agosto del 2001, denominado Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, establece: la función para el Consejero del Usuario, la cual es, principalmente la de asesorar, orientar e informar a los consumidores, clientes o usuarios de los servicios públicos para que canalicen adecuadamente las oposiciones durante los procesos de audiencia.

(...)"

#### **POR TANTO:**

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 1414-IT-2015/1038641 del 30 de setiembre de 2015, rechazar la gestión de nulidad por encontrarse a derecho la resolución 099-RIT-2015 dictada a las 15:30 horas del 31 de julio de 2015, revocar dicha resolución, por haberse detectado nuevos hechos en cuanto al título habilitante de la operadora de la ruta 329, Transportes San Blas S.A., y retrotraer el procedimiento a la etapa de la fijación tarifaria.
- II. Proceder a realizar la fijación tarifaria correspondiente a la ruta 329 descrita como Cartago-San Blas y viceversa, según el siguiente detalle:

<b>Descripción</b>	<b>Tarifa (colones)</b>	
	<b>Regular</b>	<b>Adulto Mayor</b>
<b>Cartago-San Blas y viceversa</b>		
<i>Cartago-San Blas</i>	180	0
<i>San Blas-Parque Industrial de Cartago</i>	315	0

- III. Indicar a la empresa Transportes San Blas S.A. que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta al opositor participante en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-042-2015 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que expuso.
- IV. Las tarifas fijadas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el Diario La Gaceta.

Se informa, en cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria y apelación podrán interponerse ante la Intendencia de Transportes, resolviendo el primero de ellos y el segundo se eleva al superior jerárquico. En cuanto al de revisión, se debe presentar ante la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a la que le corresponde resolver.

Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución 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.—1 vez.—Solicitud N° 42085.—O. C. N° 8377-2015.—(IN2015072205).

CQM/ACV/GRCH/NSE

129-RIT-2015

San José, a las 13:30 horas del 15 de octubre de 2015

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES MIRAMAR LTDA, EN SU CALIDAD DE PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD AUTOBÚS PARA LA RUTA 656.**

---

**EXPEDIENTE ET-049-2015**

**RESULTANDO QUE:**

- I. La empresa Autotransportes Miramar Ltda., cédula jurídica 3-102-028716, cuenta con el respectivo título habilitante como permisionaria para prestar el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 656 descrita como: Miramar-Bajo Caliente-Palmital-Cedral con extensiones a Corazón de Jesús y Ojo de Agua, según el artículo 7.4 de la Sesión Ordinaria 21-2015 del 22 de abril de 2015 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 22 al 23).
- II. Mediante resolución 034-RIT-2015 dictada el 7 de mayo de 2015 por la Intendencia de Transporte y publicada en el Alcance 34 a la Gaceta 92 del 14 de mayo de 2015, se fijan las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 656.
- III. El 8 de junio de 2015, el señor Clifton Tate Gordon actuando en calidad de apoderado especial del señor Álvaro Carrillo Campos, mayor, casado una vez, empresario, con cédula de identidad 2-265-336, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa petente, presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) solicitud de incremento del 96,43 % sobre las tarifas vigentes de la ruta 656 (folios 1 al 36 y 114 al 128).
- IV. La Intendencia de Transporte, por oficio 832-IT-2015/91808 del 11 de junio de 2015, le solicita a la empresa información faltante que resultaba necesaria para el análisis de la solicitud, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RRG-6570-2007, publicada en La Gaceta N° 108 del 6 de junio de 2007 (folios 85 al 87).
- V. El 29 de junio del 2015, el señor Clifton Tate Gordon en representación de la empresa Autotransportes Miramar Ltda. solicita ampliación de plazo para presentar la documentación solicitada mediante oficio 832-IT-2015 (folio 38).
- VI. Mediante oficio 943-IT-2015/94092 del 1 de julio de 2015, que corre agregado al expediente, la Intendencia de Transporte le concede un plazo de cinco días hábiles, a partir de la notificación, para completar la información solicitada.
- VII. El señor Clifton Tate Gordon en representación de la empresa, presenta el 8 de julio de 2015 la documentación solicitada mediante 832-IT-2015 (folios 41 al 84).
- VIII. La Intendencia de Transporte, por oficio 1007-IT-2015/95557 del 14 de julio de 2015, le solicita a la empresa información para mejor resolver que resultaba necesaria para el análisis de la solicitud (folios 89 al 91).
- IX. El señor Clifton Tate Gordon en fecha 27 de julio de aporta la documentación solicitada mediante oficio 1007-IT-2015 (folios 95 al 128).

- X. La Intendencia de Transporte por oficio 1107-IT-2015/ 97557 del 31 de julio de 2015 otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 130).
- XI. La convocatoria a audiencia pública se publica en los diarios: La Extra y La Teja del 14 de agosto de 2015 (folio 143) y en el diario oficial La Gaceta N° 158 del 14 de agosto de 2015 (folio 144).
- XII. Las audiencias públicas se realizaron el 16 de setiembre de 2015 a las 17:30 horas (5:30 p.m.), en el Salón Comunal de Bajo Caliente, ubicado contiguo a la Iglesia Católica de Bajo Caliente, La Unión, Montes de Oro, Puntarenas y en el Salón Multiuso de la Escuela José María Zeledón Brenes, ubicada 200 al sur de la Agencia del Banco Nacional de Costa Rica, Miramar, Montes de Oro, Puntarenas y el día 17 de setiembre del 2015 a las 17:30 horas (5:30 p.m.) en el Salón Comunal de Cedral, ubicado contiguo a la plaza de deportes de Cedral, La Unión, Montes de Oro, Puntarenas.
- XIII. Conforme con el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 3085-DGAU-2015/103027 del 21 de setiembre 2015 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 203-205) y según el acta de la audiencia pública N° 79 (folios 177 al 202), se presentaron las siguientes coadyuvancias y oposiciones:
- 1) **Coadyuvancia:** La señora Gabriela Sagot González, cédula 1-609-601. Presenta escrito. No hizo uso de la palabra en la audiencia (folio 208).
    - a) Manifiesta que desea hacer coadyuvancia al proceso de fijación tarifaria.
  - 2) **Oposición:** La señora Esperanza Jiménez Badilla, cédula 6-131-213. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.
    - a) Actualmente se paga una tarifa no autorizada de ¢1300 en el trayecto de Bajo Caliente a Miramar.
    - b) Los autobuses están muy sucios.
    - c) Los horarios para este sector, no son los apropiados, ni necesarios.
    - d) Las unidades presentadas en el estudio y las que brindan el servicio no son las mismas.
    - e) Se necesitan más carreras, los autobuses circulan sobrecargados.
  - 3) **Coadyuvancia:** La señora Lorena Barrantes Parras, cédula 6-178-043. No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.
    - a) Casi no viaja en autobús, pero está de acuerdo con el pago de ¢1700.
  - 4) **Oposición:** El señor Francisco Salas Villalobos, cédula 6-103-641, presenta escrito. No hizo uso de la palabra en la audiencia pública (folio 207).
    - a) No se cumple el horario establecido en la comunidad de Bajo Caliente, en tiempos no lectivos solo se da servicio lunes miércoles y viernes.
    - b) El día que no hay lecciones se suspende el servicio sin previo aviso.
  - 5) **Oposición:** La señora Rosalba Morera Solís, cédula 6-243-218, no presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) La ruta tiene de 22 a 28 km y no cuenta con gaveteros, cuando debía de tenerlos.
  - b) Actualmente están pagando tarifas no autorizadas.
  - c) El aumento pretendido es muy alto.
  - d) Es necesario transporte para estudiantes, ya que ¢1300 dos veces al día por estudiante no es posible.
- 6) **Oposición:** La señora Irene Salas Villalobos, cédula 6-234-838, no presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.
- a) No es justo que se cobre la misma tarifa desde Bajo Caliente a Miramar y desde San Buenaventura a Miramar, cobrando actualmente ¢1300.
  - b) No es posible pagar esa tarifa para que los estudiantes vayan a estudiar, actualmente se paga por estudiante ¢1000 por viaje de estudiante o sea ¢ 2000 por carrera.
  - c) La población es muy pobre, y no pueden pagar esos aumentos con esas distancias tan pequeñas.
- 7) **Oposición:** El señor Giovanni Hampton Castro, cédula 6-123-953. No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.
- a) De Miramar a San Buenaventura son 12 kilómetros y se paga el mismo monto que se cobra de Bajo Caliente como si fuera una ruta directa. Solicita que dentro de esa ruta que dice Miramar–Bajo Caliente, también se diga Miramar–Velázquez, Miramar–La Unión y San Buenaventura y que se establezca la tarifa correspondiente de cada lugar, ya que tienen años de pagar ¢1300 por una menor distancia.
  - b) En el CTP, les respondieron que no aparecen en el pliego, sin embargo en las mediciones de la ARESEP, consta que si realizan dicho recorrido.
  - c) San Buenaventura tiene años de estar subsidiando otras rutas, pagando tarifas muy altas y no autorizadas.
- 8) **Oposición:** Asociación de Desarrollo Específica Pro Salud/Saneamiento. Corazón de Jesús/Arancibia Pithaya, representada por el señor Edwin Cruz Vargas, cédula 6-204-765, en su condición de presidente. No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta copia de Certificación de Personería Jurídica (folio 209).
- a) La tarifa autorizada es de ¢940 y están cobrando ¢1 700 en el trayecto de Corazón de Jesús, Ojo de Agua y San Rafael, y la ARESEP, no ha hecho nada.
  - b) De San Francisco a las comunidades de Corazón de Jesús, San Rafael de Ojo de Agua, hacen un trasbordo a una buseta , ese trasbordo muchas veces no se ha dado, los vecinos han llegado a la Asociación a quejarse cuando la buseta no llega, no hay trasbordo y simplemente el chofer llega ahí y le dice a los usuarios, hasta aquí llego y que Dios los acompañe, donde van personas minusválidas, muchos adultos mayores y en el caso de Corazón de Jesús un número muy grande de gente que padece de epilepsia y esa gente tiene que irse caminando o llamar a un carro que los lleve.
- 9) **Oposición:** El señor Víctor Julio Arce Chaves, cédula 2-317-847. No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.
- a) Pregunta a la ARESEP ¿Cuáles son las mejoras con las tarifas autorizadas?.¿Nos van a dejar de estar dejándonos botados en medio camino a los poblados de Corazón de Jesús, de San Rafael y de Ojo de Agua ahí en San Rafael?, con las tarifas no autorizadas, que hace tiempo la empresa están cobrando?

- b) Hace más de un año cobran tarifas no autorizadas.
  - c) Cuando los autobuses se quedan varados, no mandan otra unidad, la gente debe caminar, pedir un aventón o llamar a alguien para que lo recoja.
- 10) **Oposición:** La señora Inés Viviana Elizondo Solano, cédula 6-375-594. No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta cd con videos.
- a) Si hay una denuncia contra esta empresa, ¿Por qué la ARESEP, le tramita un aumento?
  - b) Los autobuses viajan sobrecargados y la empresa realiza trasbordos a una buseta.
  - c) La buseta no está autorizada a dar servicio.
  - d) La empresa cobra tarifas no autorizadas y brinda servicio con busetas no autorizadas.
  - e) La ARESEP, debe ver que esta empresa les dé por lo menos dos meses de servicio gratis por estar cobrando por dos años, tarifas no autorizadas.
  - f) La policía de Tránsito no está en las carreteras y no pueden acudir a ella, ante lo realizado por le empresa prestataria del servicio.
- 11) **Oposición:** El señor Juan Rafael Jiménez Jiménez, cédula 6-218-464. No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.
- a) Manifiesta que el empresario les indicó que si desean el servicio debían pagar todos los recorridos ¢2000.
- 12) **Oposición:** El señor Eney Elizondo Muñoz, cédula 6-177-603. No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia.
- a) Los autobuses viajan repletos.
  - b) Cobran tarifas no autorizadas y la ARESEP, no hace nada.
  - c) Los choferes tratan muy mal a las personas.
- 13) **Oposición:** La señora Silene Maria Elizondo Solano, portadora de la cédula de identidad número 6-388-397. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.
- a) La empresa no cumple con los horarios.
  - b) La tarifa pretendida es muy alta.
  - c) Los autobuses viajan llenos y hacen trasbordos a una buseta sobrecargada.
  - d) Existe un expediente con denuncias contra esta empresa el OT-041-2013 y desde ese 2013 se abrió ese expediente, y no sabe porque la ARESEP no realiza su función de regular como corresponde.
  - e) Cobran tarifa no autorizada de ¢1700.
  - f) Es necesario que se exija que todos los autobuses porten el pliego tarifario, la ARESEP debe hacerlo.
- 14) **Oposición:** La señora Delcida Elizondo Muñoz, portador de la cédula de identidad número 6-165-506. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.
- a) Es esposa, madre y estudiante de la UNED, ya no puede pagar tanto en transporte para ella y sus hijos de colegio y Universidad.
  - b) Es necesario que el Gobierno ponga el transporte para los estudiantes.

c) Muchos han tenido también que dejar de estudiar la situación de transporte que no está al alcance de muchas personas y de muchos estudiantes.

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

XV. La referida solicitud fue analizada por la Intendencia de Transportes de la Aresep, produciéndose el oficio 1479-IT-2015/105191 del 13 de octubre de 2015, que corre agregado al expediente.

XVI. Se han observado en los procedimientos los plazos y las prescripciones de ley.

### **CONSIDERANDO QUE:**

I. Del oficio 1479-IT-2015/105191 del 13 de octubre de 2015, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

#### **B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN:**

##### **1. Variables operativas.**

<b>VARIABLES</b>	<b>ARESEP</b>	<b>EMPRESA</b>	<b>Dif. absoluta</b>	<b>Dif. %</b>
Demanda Neta	3.434	3.434	0	0,00%
Distancia (Km/carrera)	56,80	65,00	- 8,20	-12,62%
Carreras	52,14	60,80	- 8,66	-14,24%
Flota	2	2	0	0,00%
Tipo de Cambio	539,83	540,00	- 0,17	-0,03%
Precio combustible	451,00	498,00	- 47,00	-9,44%
Tasa de Rentabilidad	15,80%	15,98%	-0,18%	-1,13%
Valor del Bus \$	114.043	119.000	- 4.957	-4,17%
Valor del Bus ¢	61.564.041	64.260.000	- 2.695.959	-4,20%
Edad promedio de flota (años)	10,00	10,00	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 estadísticos 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 8148-RRG-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, siempre y cuando no exista un dato de demanda debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público. Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora

en la resolución RJD-043-2012 del 7 de junio de 2012, y ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014, en donde en lo que interesa señala:

*“(…) 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.”*

*El registro estadístico de los últimos 12 meses reportado por la empresa al RA-076 es de 3.339 pasajeros por mes.*

*La historia tarifaria de la empresa no indica estudios tarifarios individuales anteriores.*

*Se utiliza en el presente estudio una demanda neta promedio mensual de 3.434 pasajeros que es la reportada por la empresa para el presente estudio.*

### **1.2 Distancia.**

*La distancia ponderada por carrera utilizada en el análisis tarifario es de 56,80 kilómetros, con base en la medición de los técnicos de la ARESEP, consignada en el RA-076.*

### **1.3 Carreras**

*Esta ruta tiene autorizados por el Consejo de Transporte Público horarios que corresponden al artículo 7.4 de la Sesión Ordinaria 21-2015 del 28 de abril del 2015 (folio 22 al 23).*

*Los horarios autorizados, ascienden a un total de 52,18 carreras por mes, la empresa por su parte, indica que realiza 60,80 carreras mensuales, el dato correspondiente a los informes estadísticos de los últimos 12 meses arroja un dato de 60,80 carreras por mes.*

*Para el análisis de las carreras se toma en cuenta 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.*

*Para este caso, respetando el criterio expuesto, para el estudio se consideran 52,14 carreras por mes.*

### **1.4 Flota.**

#### Flota autorizada

*La flota autorizada es de 2 unidades, de conformidad con el artículo 7.10 de la Sesión Ordinaria 72-2013 del 9 de octubre del 2013 de la Junta Directiva del CTP (folios 68 al 71).*

*Conforme a la información proporcionada por el Registro Nacional en la dirección electrónica [www.rnpdigital.com](http://www.rnpdigital.com); se verificó la propiedad de la flota, determinándose que toda la flota es propiedad de Autotransportes Cuatro por Tres S.A.*

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.”*

*Las unidades autorizadas cuentan con autorización del CTP para operar en la modalidad de arrendamiento; sin embargo dado que los dos autobuses tienen más de 7 años, el monto correspondiente a la depreciación más la rentabilidad es cero (0), es decir no hay reconocimiento en el estudio tarifario para estos dos rubros, solo se consideraran los costos asociados a la operación y mantenimiento de las dos unidades.*

#### 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)

*Se determinó la revisión técnica de las unidades, indicando la condición de “Favorable con defecto leve”, para todas las unidades (autobuses), en virtud de la consulta realizada a la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (22 de octubre de 2007, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio.*

#### Valor del autobús

*Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta es un autobús ponderado, según se establece en el estudio tarifario que sustenta el presente informe (el detalle se observa en la hoja de cálculo, en la pestaña denominada “ponderaciones” en las celdas Z6 a AD19). La determinación del tipo de unidad para cada uno de los ramales autorizados a la ruta se caracterizan de conformidad con la estratificación establecida en la resolución RRG-2466-2001 del 10 de enero de 2002, publicada en el Alcance N° 17 a la Gaceta N° 39 del 25 de febrero de 2002.*

*La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$ 114.043,4 (resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de ¢539,83 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ¢ 61.564.041.*

#### Edad promedio de la flota

*La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 10 años.*

### **1.5 Tipo de cambio**

El tipo de cambio que se empleó es de ₡ 539,83 que corresponde al tipo de cambio de venta con respecto al dólar vigente al día de la audiencia, del Banco Central de Costa Rica.

### **1.6 Combustible**

El precio del combustible que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡451 por litro de diésel, precio vigente al día de celebración de la audiencia pública.

### **1.7 Rentabilidad**

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 15,80 % según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utilizó la empresa en su solicitud tarifaria es de 15,98 %.

### **1.8 Cumplimiento de obligaciones legales**

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes Miramar Ltda., cédula jurídica 3-102-028716, con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), pago del impuesto a las personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos de trabajo del Instituto Nacional de Seguros y el cumplimiento de obligaciones tributarias con la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, determinándose que la permissionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (folio 93).

## **2. Resultado del modelo estructura general de costos.**

El resultado de la aplicación del modelo tarifario para la ruta 656 indica como resultado un ajuste de 82,99% sobre las tarifas vigentes.

### **2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.**

Corresponde un ajuste tarifario del 82,99%, de acuerdo con la aplicación del modelo estructura general de costos.

<b>Miramar-Bajo Caliente-Palmital-Cedral con extensión a Corazón de Jesús y Ojo de Agua</b>	<b>Tarifa (₡)</b>	
	<b>Vigente</b>	<b>Recomendada</b>
MIRAMAR-OJO DE AGUA	940	1.720
MIRAMAR-CORAZON DE JESUS	940	1.720
MIRAMAR-CEDRAL	675	1.235
MIRAMAR-PALMITAL	505	925
MIRAMAR-LAGUNA	315	575
MIRAMAR-TAJO ALTO	255	465

### **2.2 Recomendación técnica sobre la tarifa del ramal Miramar-Bajo Caliente.**

Conforme al artículo 7.4 de la Sesión Ordinaria 21-2015 del 22 de abril de 2015, a la empresa Autotransportes Miramar Ltda. se le autoriza realizar el recorrido entre Miramar y Bajo Caliente, esto al autorizarle una carrera diaria en el horario de lunes a viernes; sin embargo la empresa no tiene una tarifa autorizada para este recorrido, razón por la cual la

empresa plantea en su solicitud tarifaria que se fije una tarifa a ese recorrido. Para proceder con lo solicitado se utilizará el concepto de tarifa kilómetro para la ruta, esto es tomar el resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos, el cual indica un costo por pasajero de ₡1.720,09 para recorrer la carrera promedio de 56,80 km, esto implica un costo de 60,57 colones por kilómetro por viaje (CKV).

Se considera aplicable una función lineal para indexar este costo por kilómetro a una tarifa para el recorrido Miramar-Bajo Caliente de acuerdo con la distancia recorrida, según se detalla:

$$T = CKV \times D$$

Donde:

$T$  = Tarifa por pasajero por viaje.  
 $CKV$  = Costo por Kilómetro por Viaje.  
 $D$  = Distancia de la ruta o del fraccionamiento.

Se obtiene la siguiente tarifa con este procedimiento:

#### **Recorrido Miramar-Bajo Caliente**

Distancia: 21,19 Km.

Costo por kilómetro de viaje: 60,57 ₡/Km.

Tarifa recomendada: (21,19 Km \* 60,57 ₡/Km) = ₡1.283,48

Tarifa recomendada ajustada a los 5 colones más cercanos: ₡1285.

Se recomienda fijar una tarifa de ₡1285 para el trayecto Miramar-Bajo Caliente.

(...)"

- II. Igualmente del oficio 1479-IT-2015/105191 del 13 de octubre de 2015, que sirve de base para la presente resolución, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el Resultado XIII de esta resolución; y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:

A los señores Gabriela Sagot González, Esperanza Jiménez Badilla, Lorena Barrantes Porras, Francisco Salas Villalobos, Rosalba Morera Solís, Irene Salas Villalobos, Giovanni Hampton Castro, Asociación de Desarrollo Específica Pro Salud/Saneamiento. Corazón de Jesús/Arancibia Pithaya, representada por el señor Edwin Cruz Vargas, Víctor Julio Arce Chaves, Inés Viviana Elizondo Solano, Juan Rafael Jiménez Jiménez, Eney Elizondo Muñoz, Silene María Elizondo Solano, Delcida Elizondo Muñoz.

#### **• Respecto al incremento de las tarifas**

La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Los costos totales del servicio, varían según el esquema operativo establecido por el Consejo de Transporte Público y la Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica en procura del equilibrio financiero de la empresa, con el fin de se mantenga brindando el servicio a la comunidad.

- **Del costo de vida e índice de inflación**

*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.*

- **El papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica, sostenibilidad ambiental 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.*

- **Respecto al efecto de la edad de la flota actual en la tarifa**

*A pesar de que las unidades superan los siete años y se encuentran totalmente depreciadas, se debe considerar otros factores tales como la variación en los costos variables de la empresa, la actualización del valor del autobús el cual fue actualizado según la resolución 008-RIT-2014 del 5 de febrero de 2014, publicada en la Gaceta 36 del 20 de febrero del 2014 y está relacionado directamente con algunos gastos del modelo tales como los de mantenimiento y proveeduría entre otros.*

- **Respecto a la atención de quejas por parte de la empresa y Contraloría de Servicio de la empresa**

*En cumplimiento con la resolución RRG-7635-2007 publicada en La Gaceta 245 del 20 de diciembre de 2007, los prestadores de servicio deben presentar un informe de quejas y denuncias de los usuarios que recibieron y la solución brindada a los mismos, de no ser así plantee la correspondiente queja ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*

• **Acerca del cobro de tarifas no autorizadas**

*En lo relativo a sus diferentes quejas se les indica que para tramitar una denuncia o una queja se debe proporcionar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Atención al Usuario lo siguiente:*

*El procedimiento formal que se recomienda seguir para presentar una queja o denuncia ante ARESEP:*

- *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.*
- *Por escrito plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregaran el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula y si del caso los recibos correspondientes.*
- *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.*
- *Copia de los comprobantes, recibos o facturas del servicio público de interés, si los hubiere.*
- *Disponer que en el caso de que la queja sea interpuesta por una persona adulta mayor o bien con alguna discapacidad, la ARESEP brindará atención preferencial, y otorgará las facilidades necesarias que demanda ese sector de la población, para la realización del trámite.*

Actualmente, se tramita en la Dirección General de Atención al Usuario dos expedientes administrativos contra la empresa por cobro de tarifas no autorizadas, a saber el OT-041-2013 y el OT-202-2015, en ambos casos no se ha llegado a la fase de resolución final. Es importante señalar que de acuerdo a la Ley General de Administración Pública se debe seguir el debido proceso contra la empresa.

- ***Acerca de los aspectos de calidad del servicio relacionados con horarios establecidos e irrespeto de los mismos, flota en operación, falta de rampas unidades sobrecargadas, estado y antigüedad de las unidades, estudios de demanda***

*El Consejo de Transporte Público (CTP) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos, tales como: número de carreras, establecimiento de itinerarios, fraccionamientos, paradas, y condición de la 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.*

*La presente resolución se notifica a dicho Ministerio para que resuelva como corresponda.*

- ***Del comportamiento de los choferes: maltrato general al usuario especialmente y al adulto mayor***

*Conductas inapropiadas por parte de los choferes para con los usuarios, pueden ser denunciadas en primera instancia a la contraloría de servicios de la empresa o al CTP (Consejo de Transporte Público), a la Secretaría Ejecutiva, por escrito en ventanilla única de esta dependencia, dirigida a la Jefatura de la Secretaría Ejecutiva del CTP, con indicación de placa del bus, nombre del chofer y día y hora del suceso.*

- ***Inspección de ARESEP para verificar recorrido***

*El recorrido fue actualizado con una inspección reciente y los horarios son diseño del CTP al cual corresponde en primera instancia su verificación. De conformidad con lo establecido en el artículo 7.4 de la Sesión Ordinaria 21-2015 del 22 de abril de 2015 la empresa debe realizar el recorrido entre Miramar y las localidades de Corazón de Jesús y Ojo de Agua.*

*(...)*

- III. Conforme con los resultados y considerando que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 656 en un 82,99% de acuerdo a la recomendación del análisis tarifario.

**POR TANTO**

Fundamentados 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), la Ley General de la Administración Pública, (Ley N° 6227), y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

**EL INTENDENTE DE TRANSPORTE, RESUELVE**

- I. Acoger el informe 1479-IT-2015/105191 del 13 de octubre de 2015 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 656 descrita como: Miramar-Bajo Caliente-Palmital-Cedral con extensiones a Corazón de Jesús y Ojo de Agua, operada por la empresa Autotransportes Miramar Limitada., tal y como se dispone:

<b>Miramar-Bajo Caliente-Palmital-Cedral con extensión a Corazón de Jesús y Ojo de Agua</b>	<b>Tarifa (¢)</b>	
	<b>Regular</b>	<b>Adulto Mayor</b>
MIRAMAR-OJO DE AGUA	1.720	860
MIRAMAR-CORAZON DE JESUS	1.720	860
MIRAMAR-CEDRAL	1.235	0
MIRAMAR-PALMITAL	925	0
MIRAMAR-LAGUNA	575	0
MIRAMAR-TAJO ALTO	465	0
MIRAMAR-BAJO CALIENTE	1.285	0

- II. Indicar a Autotransportes Miramar Limitada, que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a cada uno de los opositores participantes en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación constaran en la presente resolución, con copia al expediente ET-049-2015 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.
- III. Las tarifas fijadas rigen a partir del día natural siguiente a su publicación en el diario La Gaceta.

Se informa, en cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria y apelación podrán interponerse ante la Intendencia de Transportes, resolviendo el primero de ellos y el segundo se eleva al superior jerárquico. En cuanto al de revisión, se debe presentar ante la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a la que le corresponde resolver.

Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución 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.—1 vez.—Solicitud N° 42086.—O. C. N° 8377-2015.—(IN2015072206).

**INTENDENCIA DE ENERGIA  
RIE-107-2015 DEL 23 DE OCTUBRE DE 2015**

**SOLICITUD TARIFARIA PRESENTADA POR EL INSTITUTO COSTARRICENSE DE ELECTRICIDAD (ICE) PARA EL  
SERVICIO DE GENERACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA, PARA EL RECONOCIMIENTO  
ADICIONAL DE COMPRAS DE ENERGÍA A GENERADORES PRIVADOS, SIN COMBUSTIBLE**

---

**ET-070-2015**

**RESULTANDO**

- I. Que mediante la Ley de Creación del ICE, N° 449 del ocho de abril de 1949, se le otorgó a dicha institución la concesión para la prestación del servicio de generación y distribución de energía eléctrica, la cual tiene una vigencia de 99 años a partir de su promulgación.
- II. Que el 7 de agosto del 2015, mediante el oficio 5407-136-2015, el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), presentó solicitud para el ajuste de tarifas del servicio de generación y distribución de energía eléctrica que presta (folios 1 al 306).
- III. Que el 12 de agosto del 2015, mediante el oficio 1454-IE-2015, la Intendencia de Energía (IE) le previno al ICE el cumplimiento de los requerimientos necesarios para otorgar la admisibilidad de la petición tarifaria para el servicio de generación y distribución (folios 441 a 443).
- IV. Que el 19 de agosto del 2015, mediante el oficio 5407-154-2015, ICE respondió la prevención realizada mediante el oficio 1454-IE-2015 (folios 307 a 440).
- V. Que el 21 de agosto del 2015, mediante el oficio 1508-IE-2015, la Intendencia de Energía le otorgó la admisibilidad formal a la solicitud presentada por ICE para el servicio de generación y distribución de electricidad (folios 450 y 451).
- VI. Que el 28 de agosto del 2015, se publicó la convocatoria a la audiencia pública en La Gaceta N° 168 (folios 456 y 457).
- VII. Que el 31 de agosto del 2015, se publicó la convocatoria a la audiencia pública en dos diarios de circulación nacional La Teja y La Extra (folio 458).
- VIII. Que el 23 de setiembre del 2015, mediante el oficio 3128-DGAU-2015/103334 la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) emite el informe de Instrucción de la correspondiente audiencia pública (folios 500 a 501).
- IX. Que el 23 de setiembre del 2015 a las 17:15 horas, se llevó a cabo la respectiva audiencia pública de ley. El 28 de setiembre del 2015 la Dirección General de Atención al Usuario remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias (oficio 3190-DGAU-2015/103755) y el 30 de setiembre de 2015 la respectiva Acta de la Audiencia Pública # 085-2015 (oficio 3192-IE-2015/103775), se recibieron oposiciones válidas por parte de: la Asociación Costarricense de Productores de Energía (ACOPE); la Cámara de Empresas de Distribución de Energía y Telecomunicaciones (CEDET); la Cámara de Industrias de Costa Rica (CICR) y la Defensoría de los Habitantes.

- X. Que el 22 de octubre de 2015, mediante el oficio 1846-IE-2015, la Intendencia de Energía, analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, fijar las tarifas para el servicio de generación y de distribución que presta el ICE, por el periodo que va del 01 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016.

### CONSIDERANDO

- I. Que del estudio técnico 1846-IE-2015, citado, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

#### "II. ANÁLISIS DEL ASUNTO

##### 1. Solicitud tarifaria:

Según la información aportada por el ICE y que consta en el respectivo expediente, esta empresa solicita ajustes en las tarifas de generación y distribución, según el siguiente detalle:

#### Sistema de Generación (sin combustibles)

Tarifas	Descripción	Del 01 octubre 2015 a 31 diciembre 2015	Del 01 enero 2016 a 31 diciembre 2016
T-CB	Ventas a ICE distribución y CNFL	12,30%	3,21%
T-SD	Sistema de Generación	12,30%	3,21%
T-UD	Usuarios Directos del Servicio de Generación del ICE	0%	0%
<b>Ajuste promedio del Sistema</b>		<b>11,74%</b>	<b>3,16%</b>

#### Sistema de Distribución (sin combustibles)

Tarifas	Descripción	Del 01 octubre 2015 a 31 diciembre 2015	Del 01 enero 2016 a 31 diciembre 2016
T-RE	Residencial : Para consumo residencial (casas de habitación y apartamentos)	6,88%	1,70%
T-GE	General: Para industrias, comercios y locales donde se suministran servicios	6,88%	1,70%
T-CS	Preferencial de carácter social	6,88%	1,70%
T-MT	Media tensión	6,88%	1,70%
T-MTb	Media tensión tarifa en dólares	0%	0%
<b>Ajuste promedio del Sistema</b>		<b>6,77%</b>	<b>1,69%</b>

La justificación que motiva la solicitud tarifaria para estos servicios es el gasto adicional incurrido por concepto de compra de energía a generadores privados, argumentando que ha sido superior a las estimaciones que sirvieron de base para la fijación de las tarifas actuales.

## **2. Análisis de la solicitud**

*En este apartado se presenta el análisis regulatorio de la solicitud tarifaria propuesta por el ICE para el servicio de generación y distribución de electricidad.*

### *a. Análisis del mercado*

*El ICE alega que -por medio de la RIE-017-2015 del 18 de febrero de 2015, tramitada bajo el expediente ET-145-2014, la Aresep le reconoció al ICE un monto de ¢77 293,3 millones para compra de energía a generadores privados por 2 061 GWh, sin embargo al mes de agosto del año 2015 el ICE había gastado un monto de ¢82 629,6 millones por la compra de 1 591 GWh.*

*Dado lo anterior el ICE solicitó un reconocimiento adicional por ¢26 546,3 millones de colones requeridos según el solicitante para cubrir el resto del año 2015.*

*Al respecto, según las estimaciones de la Aresep, en los meses de setiembre a diciembre del presente año el ICE requiere comprar energía por 707 GWh, que significa un monto de ¢ 19 057,3 millones. Las estimaciones de las unidades físicas se realizaron por medio del paquete estadístico Forecast Pro, que se especializa en el análisis de series de tiempo. En las distintas estimaciones por cada planta, se utilizan modelos autorregresivos de promedios móviles (ARIMA) y de suavizamiento exponencial. Para las estimaciones se utilizan los datos históricos desde el año 2000 en las que se disponga información y hasta agosto de 2015.*

*Para las estimaciones de las industrias de Alta Tensión, se utilizaron las series de tiempo de enero 2010 a diciembre de 2014. Para la estimación de la demanda del ingenio Azucarera El Viejo y la Planta Eólica Guanacaste se obtuvo un promedio de los meses en los que se presenta demanda de energía. Cabe señalar, que dichas empresas tienen un nivel de demanda irregular y significativamente más bajo que el resto de las empresas con tarifas de alta tensión.*

*Para las estimaciones de las unidades monetarias, se tomaron los precios por mes por planta del mercado presentado por el ICE, dado que las tarifas tienen estructura horaria y el ICE tiene un control exacto de la cantidad de unidades generadas por planta en intervalos de 15 minutos, lo que hace más exactas las estimaciones de los precios por kWh.*

*Tomando en cuenta lo aprobado por medio de la RIE-017-2015, las estimaciones en unidades físicas y monetarias para setiembre, octubre, noviembre y diciembre 2015 y utilizando para el cálculo un tipo de cambio de ¢541,46, se concluye que se le debe reconocer al ICE un monto de ¢24 393,5 millones, el detalle se muestra a continuación:*

**Cuadro No.1**  
**ICE: RUBROS POR COMPRAS DE ENERGÍA A GENERADORES PRIVADOS**

<b>Rubro</b>	<b>kWh</b>	<b>Colones</b>
<i>RIE-017-2015._1/</i>	2 061 101	77 293 300
<i>Real al mes de agosto._2/</i>	1 539 179	82 629 612
<i>Estimación de setiembre 2015 a diciembre 2015._3/</i>	707 222	19 057 262
<i>Año 2015._4/</i>	2 246 400	101 686 874
<i>Diferencia con lo aprobado._5/</i>	-185 299	-24 393 574

*1/Corresponde a los rubros, tanto en unidades físicas como en colones aprobados al ICE por medio de la RIE-017-2015.*

*2/Es el gasto real que ha hecho el ICE por la compra de energía a generadores privados al mes de agosto del 2015.*

*3/Corresponde a las estimaciones realizadas por la Aresep, tanto en unidades físicas como en colones de las compras de energía que realiza el ICE a los generadores privados.*

*4/Corresponde a la sumatoria de la información real al mes de agosto 2015 y la suma de las estimaciones para el período de setiembre 2015 a diciembre 2015.*

*5/Es la diferencia entre las unidades físicas y los colones de lo aprobado para el año 2015 mediante la RIE-017-2015 y lo real al mes de agosto más lo estimado de setiembre 2015 a diciembre 2015.*

*Fuente: Intendencia de Energía*

*Manteniendo las proyecciones del mercado elaborado por IE para la aplicación de la metodología del CVC para el cuarto trimestre del presente año, adicionando la información real hasta el mes de julio de 2015, se extraen las ventas esperadas del sistema de generación del ICE:*

**Cuadro No. 2**  
**SISTEMA DE GENERACIÓN: VENTAS ESTIMADAS EN GWH. 2015-2016.**

<b>AÑO</b>	<b>ICE DISTRIBUCIÓN</b>	<b>ALTA TENSIÓN</b>	<b>OTRAS DISTRIBUIDORAS</b>	<b>TOTAL</b>
2 015	3 770,3	214,0	4 532,8	8 517,1
2 016	3 854,1	214,0	4 566,2	8 634,3

*Nota: No se incluyen las exportaciones. Proyecciones a partir de agosto de 2015*

*Fuente: IE, ARESEP.*

*Considerando los aspectos anteriores, se llega a la conclusión que se debe reconocer al ICE-Generación un monto por \$24 393,57 millones para compra de energía a generadores privados durante el año 2015, dicho monto se espera recuperar durante el periodo que va del 01 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016.*

*Al analizar la estructura de tarifas vigentes para el año 2016 y los ingresos que se espera obtenga el ICE-Generación a partir de estas tarifas, se considera necesario el ajuste en todas las tarifas del sistema de Generación del ICE de un aumento del 6%, tanto para las tarifas fijadas por medio de la RIE-087-2015 como*

para las fijadas en la RIE-017-2015, que son los ajustes tarifarios que actúan durante el periodo de ajuste (año 2016).

Con las modificaciones tarifarias indicadas, se espera que los ingresos del sistema de generación del ICE presenten, para el año 2016, el siguiente detalle:

**Cuadro No. 3**  
**SISTEMA DE GENERACIÓN: INGRESOS ESTIMADOS VIGENTES, PROPUESTOS,**  
**EN MILLONES DE COLONES. AÑO 2016.**

INGRESOS	ICE DISTRIBUCIÓN	ALTA TENSIÓN	OTRAS DISTRIBUIDORAS	TOTAL
Vigentes	178 578	6 347	217 661	402 586
Propuestos	189 293	6 728	230 720	426 741

*Nota: No se incluyen las exportaciones. Todos los montos presentados excluyen el recargo por CVC*

*Fuente: IE, ARESEP.*

El sistema de distribución de electricidad del ICE se ve afectado por los ajustes en los costos del sistema de ICE-generación, por lo cual los costos por compra de energía para el 2016 deberían aumentar en ¢10 715 millones.

Considerando que se esperan ingresos de la distribuidora para el 2016 cercanos a ¢338 023 millones, se requiere un ajuste en la estructura de costos sin combustibles del sistema de distribución de 3,2% a partir del primero de enero del 2016 hasta el 31 de diciembre del mismo año. Si este ajuste se realiza en igual proporción para todos los tipos de tarifas que conforman el sistema de distribución, se obtienen los siguientes valores:

**Cuadro No. 4**  
**ICE DISTRIBUCIÓN: ESTIMACIÓN DE VENTAS ANUALES DE ENERGÍA A LOS ABONADOS DIRECTOS,**  
**INGRESOS VIGENTES Y PROPUESTOS POR LA IE. 2015-2016**

AÑO	VENTAS GWh	ING.VIG (millones ¢)	ING.PROP (millones ¢)
2015	3 412	328 485	328 485
2016	3 472	331 516	342 125

*No incluyen ventas por alumbrado público, y se excluye efecto del costo variable por combustible.*

*Fuente: Autoridad Reguladora, Dirección de Servicios de Energía*

El desglose de los valores anteriores por tipo de tarifa, se puede ver en los anexos 1 y 2 del presente informe.

### **3. Estructura tarifaria**

De acuerdo con lo anterior, la estructura de costos sin combustible del ICE correspondiente al periodo 2016, según la resolución RIE-087-2015 y RIE-017-2015, debe ajustarse un 6% a partir del 01 de enero de 2016 y hasta el 31 de diciembre de 2016, de tal manera que permita compensar el aumento en el gasto por compra de energía a generadores privados.

El aumento es igual para todos los tipos de tarifas y para todos los bloques que componen la misma. El ajuste es redondeado a dos decimales exactos cuando se trata de tarifas en colones y a tres decimales exactos en el caso de tratarse de tarifas en dólares. A continuación se presenta una tabla con los precios modificados por cada tipo de tarifa:

		Columna 2	Columna 3	Columna 4	Columna 5
I. C. E.		Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible propuesta	Estructura de Costos sin combustible propuesta
Servicio de generación		RIE-087-2015	RIE-017-2015	Rige del 01 enero al 30 junio 2016	Rige del 01 julio al 31 diciembre 2016
<b>T-CB Ventas a ICE distribución y a la CNFL</b>					
CARGO POR POTENCIA					
Período punta	Por cada kW	2403,75	2.493,00	2.547,98	2.642,58
Período valle	Por cada kW	2403,75	2.493,00	2.547,98	2.642,58
CARGO POR ENERGÍA					
Período punta	Por cada kWh	45,32	47,00	48,04	49,82
Período valle	Por cada kWh	37,12	38,50	39,35	40,81
Período nocturno	Por cada kWh	31,53	32,70	33,42	34,66
<b>T-SD Ventas al servicio de distribución</b>					
CARGO POR POTENCIA					
Período punta	Por cada kW	2403,75	2.493,00	2.547,98	2.642,58
Período valle	Por cada kW	2403,75	2.493,00	2.547,98	2.642,58
CARGO POR ENERGÍA					
Período punta	Por cada kWh	44,74	46,40	47,42	49,18
Período valle	Por cada kWh	36,64	38,00	38,84	40,28
Período nocturno	Por cada kWh	31,34	32,50	33,22	34,45
<b>T-UD Usuarios directos del servicio de generación del ICE</b>					
CARGO POR POTENCIA					
Período punta	Por cada kW	\$2,796	\$2,900	\$2,964	\$3,074
Período valle	Por cada kW	\$2,796	\$2,900	\$2,964	\$3,074
CARGO POR ENERGÍA					
Período punta	Por cada kWh	\$0,053	\$0,055	\$0,056	\$0,058
Período valle	Por cada kWh	\$0,043	\$0,045	\$0,046	\$0,048
Período nocturno	Por cada kWh	\$0,038	\$0,039	\$0,040	\$0,041

Teniendo en cuenta estas modificaciones en los ingresos del ICE Distribución, a continuación se presenta una tabla con las variaciones en los precios respectivos:

		Columna 2	Columna 3	Columna 4	Columna 5
I. C. E.		Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible propuesta	Estructura de Costos sin combustible propuesta
Servicio de distribución		RIE-087-2015	RIE-017-2015	Rige del 01 enero al 30 junio 2016	Rige del 01 julio al 31 diciembre 2016
<b>T-RE Residencial</b>	Primeros 200 kWh	79,43	81,00	81,97	83,59
	Por cada kWh adicional. Adicional	143,17	146	147,75	150,67
<b>T-GE General</b>					
Menos de 3 000 KWh	Por cada kWh	119,6	122	123,46	125,9
Más de 3 000 KWh	Por cada kWh	71,58	73	73,87	75,34
	Por cada kW	11832,9	12.067,00	12.211,55	12.453,14
<b>T-CS Preferencial</b>					
Menos de 3 000 KWh	Por cada kWh	80,4	82	82,98	84,62
Más de 3 000 KWh	Por cada kWh	48,05	49	49,59	50,57
	Por cada kW	7749,7	7.903,00	7.997,67	8.155,90
<b>T-MT Media tensión</b>					
CARGO POR POTENCIA					
Período punta	Por cada kW	11138,64	11.359,00	11.495,08	11.722,49
Período valle	Por cada kW	7777,14	7.931,00	8.026,01	8.184,79
Período nocturno	Por cada kW	4981,45	5.080,00	5.140,86	5.242,56
CARGO POR ENERGÍA					
Período punta	Por cada kWh	68,64	70	70,84	72,24
Período valle	Por cada kWh	25,5	26	26,32	26,83
Período nocturno	Por cada kWh	15,69	16	16,19	16,51
<b>T-MTb Media tensión</b>					
CARGO POR POTENCIA					
Período punta	Por cada kW	\$18,631	\$19,000	\$19,227	\$19,608
Período valle	Por cada kW	\$13,003	\$13,260	\$13,419	\$13,684
Período nocturno	Por cada kW	\$8,335	\$8,500	\$8,602	\$8,772
CARGO POR ENERGÍA					
Período punta	Por cada kWh	\$0,117	\$0,119	\$0,121	\$0,123
Período valle	Por cada kWh	\$0,041	\$0,042	\$0,042	\$0,043
Período nocturno	Por cada kWh	\$0,025	\$0,026	\$0,026	\$0,027

(...)

#### IV. CONCLUSIONES:

1. ICE solicitó un incremento promedio para el sistema de generación de 11,74% y 3,16% para cubrir las diferencias de compra de energía a generadores privados, por los periodos que van del 01 de octubre de 2015 al 31 de diciembre de 2015 y para todo el 2016, respectivamente; así como un incremento para el sistema de distribución de 6,77% y 1,69%, por esos mismos periodos.
2. Con base en las estimaciones de la IE se propone un incremento para el sistema de generación del 6% y para el sistema de distribución del 3,2%, por un periodo que va del 01 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016.
3. Con el porcentaje de incremento propuesto, el ICE obtendrá ingresos adicionales de ¢24 316,3 millones para el sistema de generación, con los cuales podrá cubrir la diferencia en compras a generadores privados del periodo 2015, y por consiguiente ingresos adicionales en el sistema de distribución por ¢10 715 millones.

(...)

- II. Que en cuanto a las oposiciones presentadas en la consulta pública, del oficio 1846-IE-2015 citado, conviene extraer lo siguiente:

(...)

*La Audiencia Pública se realizó, de conformidad con el artículo 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley Nº 7593) y los artículos 45 y 49 del Reglamento de la citada Ley (Decreto Nº 29732-MP). Esta se realizó a las 18:15 horas del día 23 de setiembre de 2015 en el auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos e interconectados por medio del sistema de videoconferencia con los Tribunales de Justicia de los centros de Cartago, Alajuela, Heredia, Liberia, Limón, Pérez Zeledón y Puntarenas.*

*De acuerdo con el oficio 3190-DGAU-2015/103755 correspondiente al informe de oposiciones y coadyuvancias de la Dirección General de Atención al Usuario, se recibieron las siguientes oposiciones al estudio tarifario propuesto por el ICE para el sistema de generación y distribución, las cuales se analizan de seguido.*

- 1- Oposición:** Defensoría de los Habitantes: Representada por la señora Ana Karina Zeledón Lépiz, portadora de la cédula de identidad número 108120378, en su condición de Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes.  
*Observaciones:* Presenta escrito según oficio DAEC-118-2015, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 463 al 467).  
*Notificaciones:* Al fax número 4000-8700.
- a.** *Se alega una deficiente proyección de las necesidades de recursos financieros para realizar las compras de energía a generadores privados ya que la ICE solicitud del ICE y estimación de la ARESEP difieren de datos reales de compra a junio y la estimación de julio a diciembre de 2015. Por lo anterior solicita a la ARESEP que en las próximas fijaciones ordinarias proyecte de forma más realista las necesidades de recursos para este tipo de compras.*

*Al respecto, se indica que en el estudio tarifario que sirve de base para la fijación tarifaria del ICE que empezó a regir en marzo del 2015 (resolución RIE-017-2015), se explica en detalle el procedimiento utilizado para la estimación de los gastos por concepto de por compras de energía a generadores privados, especialmente en los apartados II.2.f.iii y II.2.f.ii. Por su naturaleza, dado que el comportamiento de las compras a generadores privados depende de una serie de variables exógenas, principalmente climáticos (viento y lluvia), la estimación de las cantidades y precios de esta energía es un proceso complejo. Durante el presente año, amenera de ejemplo, la mejora en las condiciones climáticas contribuyó a que el ICE sustituyera la generación térmica por generación renovable, incluida la compra adicional de energía a generadores privados. No obstante lo anterior, la IE en su proceso de modernización ha analizado en detalle las diferentes alternativas técnicas con que se cuenta para realizar este tipo de estimaciones y está en un proceso continuo de mejoras al mismo.*

- 2- Oposición:** Cámara de Industrias de Costa Rica, cédula de persona jurídica número 3-002-042023, representada por el señor Carlos Montenegro Godínez, cédula de identidad número 106320878, en su condición de Apoderado General de administración.  
*Observaciones:* Presenta escrito según oficio SDE-076-2015, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 468 al 476, 477 al 484, 485 al 491, 492 al 499).  
*Notificaciones:* A los correos electrónicos: cmontenegro@cicr.com, lporras@cicr.com

- a.** Les preocupa el costo creciente de las tarifas eléctricas, y que hay que hacer esfuerzos para lograr tarifas competitivas para brindar condiciones favorables para la inversión y la generación de empleos.

Las tarifas que fija la Autoridad Reguladora, de conformidad con las metodologías vigentes, se sustentan en un análisis detallado de los costos incurridos por cada empresa, con el propósito de velar por el cumplimiento del principio de servicio al costo y criterios complementarios establecidos en la Ley 7593. Sobre el tema de la competitividad es necesario indicar que la competitividad está determinada por una serie de factores, entre ellos las tarifas de los diferentes servicios públicos. En este sentido, la solicitud presentada por el ICE responde a costos relacionados con compras adicionales de energía a generadores privados, las cuales se han verificado y ajustado en lo que corresponde, de conformidad con lo establecido en las metodologías para tales efectos.

- b.** Les preocupa el observar montos altos en las facturas de compra a generadores privados de 22 centavos de dólar el kWh a 18 centavos etc., donde el costo promedio resulta en 7,7 centavos de dólar. Solicitan aclarar las dudas que generan compras a tarifas de hasta 22 centavos el kWh.

Las tarifas de los diferentes generadores privados, especialmente los hidro, se sustentan en una estructura tarifaria diferenciada según estación (alta y baja) y periodo (punta, valle, noche). A manera de ejemplo, para el caso de los generadores privados de fuente hidroeléctrica, el precio promedio actual es de \$ 0,1029/kWh, mientras que el precio mínimo es de \$ 0,0219/kWh (periodo nocturno de la temporada baja) y el máximo es de \$ 0,2724/kWh (periodo punta de la temporada alta). Lo anterior explica por qué en la práctica se pueden pagar tarifas diferentes al promedio, razón por la cual adquiere especial importancia para efectos de esta fijación precisamente el promedio tarifario que se paga, lo cual se ha validado según los criterios y metodología que se ha detallado en el presente informe.

- c.** Consideran razonable hacer el ajuste sobre los datos reales a junio de 2015 y distribuirlos en un plazo de un semestre, y una vez que existan datos reales del segundo semestre, realizar el ajuste en el siguiente semestre. Solicitan de que en caso de hacerse reconocimiento de gastos, como compras a generadores privados, se haga sobre gastos reales y no sobre estimaciones.

Al respecto, es necesario indicar que los cálculos realizados corresponden a un periodo anual, que fue el monto otorgado en la fijación tarifaria anual ordinaria del 2015. Por otra parte, el ajuste que se propone implica distribuir el monto total reconocido a lo largo de todo el año 2016, lo cual es consistente con lo solicitado por el opositor.

- d.** Indican que en el expediente solo se comparan el sistema de distribución y transmisión y que no se encontró comparación de generación en cuanto al gasto real de enero a junio 2014 y enero a junio 2015. Les llama la atención el crecimiento en los gastos administrativos del sistema de distribución y del crecimiento de ingresos y disminución de gastos en el sistema de transmisión, lo que favorece a este sistema.

Por su naturaleza de la solicitud tarifaria presentada, en este estudio solo se actualizan las cifras relacionadas con los costos por concepto de compra de energía a los generadores privados. Esto afecta de manera directa el sistema de generación y por conexidad al sistema de distribución. En lo que respecta al sistema de distribución, el resto de los costos relacionados, distintos a los de compra de energía a los generadores privados, se mantienen según el tratamiento dado en el último estudio tarifario presentado por el ICE y tramitado bajo el expediente ET-145-2014. No obstante lo anterior, destacar que estos costos serán

analizados en el estudio tarifario ordinario del ICE que se tramita actualmente bajo el expediente ET-096-2015.

- e. Con relación a la estructura salarial, comparan los pluses sobre el sueldo fijo gastado con relación a la empresa privada, y que éstos se han venido trasladando a las tarifas sin cuestionar sin son requeridos para brindar el servicio e insisten en el análisis detallado por parte de la ARESEP sobre esta información. Solicitan continuar con el proceso de exigir que se incluyan, en las tarifas, solamente los costos necesarios para brindar el servicio y no excesos innecesarios.

Por su naturaleza, en este estudio solo se actualizan las cifras relacionadas con los costos por compra de energía a los generadores privados. El resto de los costos distintos al de compra de energía a los generadores privados, incluyendo los salariales, se asumen como igual al considerado en el último estudio tarifario presentado por el ICE y tramitado bajo el expediente ET-145-2014. Como se indicó en el punto anterior, todos estos costos serán analizados y actualizados en el estudio tarifario ordinario del ICE que se tramita actualmente bajo el expediente ET-096-2015.

- 3- **Oposición:** Asociación Cámara de Empresas de Distribución de Energía y Telecomunicaciones, cédula de persona jurídica número 3-002-697843, representada por el señor Rubén Zamora Castro, cédula de identidad número 110540273, en su condición de apoderado especial para presentar posición y hacer exposición de la misma en la audiencia pública.
- 4- Observaciones: Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública. .  
Notificaciones: Al correo electrónico [ruben@zamoracr.com](mailto:ruben@zamoracr.com)
- a. Indican que si el ICE desea presentar la solicitud tarifaria que por ley debe presentar una vez al año, entonces debe incorporar todos los factores de costo e inversión y no solo el costo de compras de energía a generadores privados, ya que las fijaciones ordinarias son para considerar todos los costos e inversiones y, por su lado, las extraordinarias tiene como objetivo restablecer el equilibrio financiero en caso de que se haya roto el mismo, y ninguna de las dos situaciones mencionadas sucede en este caso en particular.

Por su naturaleza, en este estudio solamente se actualizan las cifras relacionadas con los costos por compra de energía a los generadores privados, pues se asume que el resto de los costos permanecen en el mismo nivel en que se fijaron en el último estudio tarifario (expediente ET-145-2014). El último estudio tarifario ordinario se tramitó hace unos pocos meses (marzo-2015)., de manera que la presente solicitud tarifaria es para valorar específicamente los gastos por concepto de compras de energía a los generadores privados, considerando que se cuenta con información que confirma que el comportamiento de los compras reales de energía a generadores privados en el año 2015 difiere de las estimaciones realizadas en su momento, debido a cambios en factores externos, relacionados directamente con el comportamiento climático (viento y lluvia) de este año. No obstante lo anterior, se le indica a la Cámara debe actualmente se está tramitando un nuevo estudio tarifario integral que se tramita actualmente bajo el expediente ET-096-2015.

- b. Durante el año se han realizado 3 fijaciones extraordinarias al ICE por CVC (está en trámite una más), y una fijación de carácter ordinario, por lo que aproximadamente se tendrían 7 fijaciones lo que genera incertidumbre en los usuarios, ya que en promedio cada 2 meses o menos se estarían modificando los precios de la electricidad.

*Se comparte la preocupación de la Cámara en cuanto al número de estudios tarifarios tramitadas este año; sin embargo, hay que tomar en cuenta que todos han sido adecuadamente justificados y varios de ellos son disminuciones tarifarias (como algunas de los estudios de CVC y el efecto de importaciones). En todo caso, la incertidumbre sobre los precios no se da por efecto de la metodología, sino por la dinámica propia de los costos (ciclo hidrológico, precio de combustibles, etc.).*

- c. Indican que no deberían recibirse solicitudes (distinta a la anual) justificada en desviaciones de lo real y lo proyectado, lo que promovería que por cualquier desviación de costo respecto a lo proyectado originaría una solicitud tarifaria, lo cual desvirtuaría el objetivo de la fijación anual ordinaria.*

*El principio de servicio al costo y el criterio de equilibrio financiero establecidos en la Ley 7593 obligan a realizar estudios tarifarios cada vez que la situación de la empresa lo requiera y demuestre afectación real en sus costos. Esto no implica que se trate de incrementos tarifarios, pues en varios de los casos tramitados últimamente se tramitaron disminuciones tarifarios en beneficio del usuario. Lo anterior es una razón por lo cual en las metodologías recientemente aprobadas para las empresas eléctricas públicas y cooperativas, se incluyó el concepto de "Liquidación del periodo anterior", mediante el cual se identificarán diferencias entre los valores estimados y los valores reales de las variables incluidas en el cálculo tarifario.*

- d. Indican que el ICE al solicitar que el ajuste tarifario por compras de energía a generadores privados no le sea aplicado a las tarifas de T-UD y T-MTb, estaría violando el principio de prohibición a la discriminación establecida en el artículo 12 de la Ley 7593, ya que los costos de las compras representan un costo general del sistema de generación del ICE y por lo tanto, debe ser trasladado a todos los usuarios de dicho sistema, incluyendo a los usuarios de alta y media tensión b.*

*Las diferencias de ajustes en las tarifas señaladas se originan en las directrices de la política pública nacional incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Nacional de Energía. No obstante lo anterior, en este caso particular se ha recomendado aplicar el cambio tarifario a todas las tarifas.*

- e. Solicitan rechazar por improcedente la solicitud tarifaria del ICE y disponer que el ICE presente los diferenciales de costo dentro de la solicitud tarifaria ordinaria anual.*

*Por las razones que se han expuesto anteriormente y por considerar que el ajuste recomendado está plenamente justificado desde el punto de vista técnico y legal, se tramitó el ajuste del ICE en los términos que se señalan en el informe técnico.*

**5- Coadyuvancia:** Asociación Costarricense de Productores de Energía, representada por Mario Alvarado Mora, portador de la cédula de identidad N°401290640:

*Observaciones: Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública. .*

*Notificaciones: Al fax 22584136 o al correo electrónico [alyvisa@acope.com](mailto:alyvisa@acope.com)*

- a. Indican que el clima de este año ha sido totalmente diferente a los anteriores debido a un verano extremadamente lluvioso y unido a constantes vientos, lo que ha favorecido la generación eléctrica con fuentes renovables y la reducción al mínimo del uso de fuentes térmicas. Además se han entrado*

*a funcionar nuevas plantas desarrolladas por el sector privado que aportan nueva energía renovable al sistema, por otro el promedio de generación privada de los dos últimos años fue de 1 690 GWh mientras que la estimación de este año es de 2 263 GWh lo cual ha beneficiado la matriz eléctrica y a reducir la utilización de combustibles fósiles en la generación.*

*Las razones que ha tenido la IE para aprobar el ajuste tarifario se fundamentan en sus propios cálculos de las diferentes variables involucradas y las estimaciones del monto total a pagar durante el 2015, sobre los cuales se basa el ajuste tarifario que se propone para todo el 2016.*

*b. Las razones de aumento por parte del ICE son: 1) aumento en la producción de energía eólica e hidroeléctrica de los generadores privados, 2) ingreso en operación de tres plantas de generación privada y 3) la subestimación del monto aprobado por el ente regulador. Con respecto a la propuesta no tienen ninguna objeción.*

*Se reitera el comentario anterior.*

*(...)*

**III.** Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas para el servicio de generación y de distribución que presta el ICE, por el periodo que va del 01 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016, tal y como se dispone.

**POR TANTO  
EL INTENDENTE DE ENERGÍA  
RESUELVE:**

**I.** Fijar tarifas para el servicio de generación y de distribución que presta el ICE, por el periodo que va del 01 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016, según el siguiente detalle:

**Pliego tarifario ICE-Generación  
Por el periodo enero 2016 a diciembre 2016**

Categoría tarifaria	detalle del cargo	Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible
		Rige desde 01/01/2016 hasta 30/06/2016	Rige desde 01/07/2016 hasta 31/12/2016	Rige desde 01/01/2017 en adelante
<b>► Tarifa T-CB VENTAS A ICE DISTRIBUCIÓN Y A LA CNFL</b>				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Periodo Punta cada kWh	48,04	49,82	47,00
	Periodo Valle cada kWh	39,35	40,81	38,50
	Periodo Noche cada kWh	33,42	34,66	32,70
<i>Por consumo de potencia (kW)</i>				
	Periodo Punta cada kW	2 547,98	2 642,58	2 493,00
	Periodo Valle cada kW	2 547,98	2 642,58	2 493,00
<b>► Tarifa T-SD VENTAS AL SERVICIO DE DISTRIBUCIÓN</b>				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Periodo Punta cada kWh	47,42	49,18	46,40
	Periodo Valle cada kWh	38,84	40,28	38,00
	Periodo Noche cada kWh	33,22	34,45	32,50
<i>Por consumo de potencia (kW)</i>				
	Periodo Punta cada kW	2 547,98	2 642,58	2 493,00
	Periodo Valle cada kW	2 547,98	2 642,58	2 493,00
<b>► Tarifa T-UD USUARIOS DIRECTOS</b>				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Periodo Punta cada kWh	\$0,056	\$0,058	\$0,055
	Periodo Valle cada kWh	\$0,046	\$0,048	\$0,045
	Periodo Noche cada kWh	\$0,040	\$0,041	\$0,039
<i>Por consumo de potencia (kW)</i>				
	Periodo Punta cada kW	\$2,964	\$3,074	\$2,900
	Periodo Valle cada kW	\$2,964	\$3,074	\$2,900

**Pliego tarifario ICE-Distribución**  
**Por el periodo enero 2016 a diciembre 2016**

Categoría tarifaria	detalle del cargo	Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible	Estructura de Costos sin combustible
		Rige desde 01/01/2016 hasta 30/06/2016	Rige desde 01/07/2016 hasta 31/12/2016	Rige desde 01/01/2017 en adelante
<b>► Tarifa T-RE RESIDENCIAL</b>				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Bloque 0-30 Cargo fijo	2 459,10	2 507,70	2 430,00
	Bloque 31-200 cada kWh	81,97	83,59	81,00
	Bloque 201 y más kWh adicional	147,75	150,67	146,00
<b>► Tarifa T-GE GENERAL</b>				
o Clientes consumo exclusivo de energía				
	<i>Por consumo de energía (kWh)</i> cada kWh	123,46	125,90	122,00
o Clientes consumo energía y potencia				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Bloque 0-3000 Cargo fijo	221 610,00	226 020,00	219 000,00
	Bloque 3001 y más cada kWh	73,87	75,34	73,00
<i>Por consumo de potencia (kW)</i>				
	Bloque 0 y más cada kW	12 211,55	12 453,14	12 067,00
<b>► Tarifa T-CS PREFERENCIAL</b>				
o Clientes consumo exclusivo de energía				
	<i>Por consumo de energía (kWh)</i> cada kWh	82,98	84,62	82,00
o Clientes consumo energía y potencia				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Bloque 0-3000 Cargo fijo	124 020,00	116 490,00	123 270,00
	Bloque 3001 y más cada kWh	49,59	50,57	49,00
<i>Por consumo de potencia (kW)</i>				
	Bloque 0 y más cada kW	7 997,67	8 155,90	7 903,00
<b>► Tarifa T-MT MEDIA TENSIÓN (T-MT)</b>				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Periodo Punta cada kWh	70,84	72,24	70,00
	Periodo Valle cada kWh	26,32	26,83	26,00
	Periodo Noche cada kWh	16,19	16,51	16,00
<i>Por consumo de potencia (kW)</i>				
	Periodo Punta cada kW	11 495,08	11 722,49	11 359,00
	Periodo Valle cada kW	8 026,01	8 184,79	7 931,00
	Periodo Noche cada kW	5 140,86	5 242,56	5 080,00
<b>► Tarifa T-MTb MEDIA TENSIÓN (T-MTb)</b>				
<i>Por consumo de energía (kWh)</i>				
	Periodo Punta cada kWh	\$0,121	\$0,123	\$0,119
	Periodo Valle cada kWh	\$0,042	\$0,043	\$0,042
	Periodo Noche cada kWh	\$0,026	\$0,027	\$0,026
<i>Por consumo de potencia (kW)</i>				
	Periodo Punta cada kW	\$19,227	\$19,608	\$19,000
	Periodo Valle cada kW	\$13,419	\$13,684	\$13,260
	Periodo Noche cada kW	\$8,602	\$8,772	\$8,500

- II. Tener por analizadas y respondidas las diferentes oposiciones con el contenido en el considerando II de la presente resolución. Agradecer a los diferentes participantes por sus aportes al proceso de fijación tarifaria.

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, a quien 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 siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

#### **PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE**

JUAN MANUEL QUESADA  
INTENDENTE DE ENERGÍA

*ECA/*

*C.c: ET-070-2015*

1 vez.—Solicitud N° 42443.—O. C. N° 8377-2015.—(IN2015073615).