

ALCANCE N° 210

**PODER EJECUTIVO
ACUERDOS**

**INSTITUCIONES
DESCENTRALIZADAS**

REGLAMENTOS

PODER EJECUTIVO

ACUERDOS

N° 032 - MEIC - 2017

LA MINISTRA DE ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 28 inciso 2 acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley No. 6227 del 2 de mayo de 1978. Así como lo establecido en la Ley del Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2017, Ley No 9411 del 30 de noviembre de 2016; la Ley de Formación Profesional y Capacitación del Personal de la Administración Pública, Ley No. 6362 del 03 de setiembre de 1979; y el Reglamento de Viajes y Transportes para funcionarios Públicos de la Contraloría General de la República, y sus reformas.

CONSIDERANDO

I. - Que es de interés para el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), a través del Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET), participar en la actividad denominada: “Reunión del SIM Grupo de Presión y Vacío”, actividad que se llevará a cabo en la ciudad de Pereira, Colombia, del día 04 al día 07 de mayo 2017.

II. —Que de conformidad con la Ley N° 8279, “Ley del Sistema Nacional para la Calidad”, le corresponde al LACOMET la participación en instancias internacionales de Metrología, así como aumentar y mantener las capacidades máximas de medición ante los organismos internacionales de metrología. Así como mantener la trazabilidad a patrones del Sistema Internacional de Unidades, para garantizar la trazabilidad de los instrumentos de medida.

III. —Que esta actividad es parte de los requisitos que los laboratorios nacionales deben cumplir y ser parte de los grupos técnicos que revisan y evalúan el cumplimiento de los sistemas de gestión de calidad que soportan las capacidades de medición y calibración a nivel de la región SIM (Sistema Interamericano de Metrología).

Por tanto,

ACUERDA:

Artículo 1º- Autorizar a Adrián Solano Mena, portador de la cédula número 1-665-436, funcionario del Laboratorio Costarricense de Metrología, para que participe en la actividad denominada. “Reunión del SIM Grupo de Presión y Vacío”, que se llevará a cabo en la ciudad de Pereira, Colombia, del día 04 al día 07 de mayo 2017.

Artículo 2º- Los gastos por concepto de tiquete aéreo, serán cubiertos por el SIM. Los gastos por concepto de hospedaje, alimentación y otros gastos conexos, serán financiados por el Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET), por medio de la subpartida 1.05.04 “Viáticos en el exterior”, correspondiéndole por concepto de viáticos la suma de \$708,40 (setecientos ocho dólares con cuarenta centavos). El millaje generado por motivo de este viaje será asignado al Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

Artículo 3º—Rige a partir del día 04 de mayo y hasta su regreso el día 07 de mayo de 2017, devengando el funcionario el 100% de su salario durante su ausencia.

Dado en el Ministerio de Economía Industria y Comercio, a los diecisiete días del mes de abril del dos mil diecisiete.


Geannina Dinarte Romero
Ministra de Economía, Industria y Comercio



INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

BANCO CENTRAL DE COSTA RICA

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 31 DE JULIO DEL 2017 (Cifras en colones)

	31/07/2017	30/06/2017
ACTIVOS	4.722.557.398.921,73	4.846.539.718.946,93
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	1.371.973.278.308,81	1.479.606.139.348,31
Tenencias en Derechos Especiales de Giro	68.775.014.372,84	67.828.996.593,82
Billetes y Monedas -Estados Unidos- Caja de Operación	16.025.513,70	15.990.915,22
Billetes y Monedas -Estados Unidos- Poder de Cajero	0,00	0,00
A la Vista con Intereses Tramo de Liquidez- Por Moneda	131.253.657.748,27	156.909.154.047,27
Margen Contrato de Futuros	1.240.165.274,00	1.087.906.292,00
Depósitos Corrientes a plazo en el Exterior	820.458.975.000,00	833.703.117.000,00
Inversión Over Night en el Exterior	350.229.440.400,00	420.060.974.500,00
Inversiones en Valores	2.503.984.492.161,74	2.357.465.149.543,05
Inversiones portafolio-bonos	1.910.758.286.008,93	1.952.072.195.176,78
Valoración mercado - bonos	(10.551.012.806,47)	(11.991.591.367,43)
Expectativa de ganancia por aplicar	0,00	0,00
Inversiones Títulos Mercado Dinero valor facial	620.010.825.000,00	427.425.438.000,00
Inversiones Títulos Mercado Dinero sobreprecio	0,00	0,00
Inversiones Títulos Mercado Dinero valor transado	0,00	0,00
Valorización de Títulos a valor transado	0,00	0,00
Instrumentos Financieros Derivados valoración forward	(15.312.259.162,73)	(9.844.485.841,66)
Inversión Títulos Mercado descuento cero cupón-mercado dinero	(920.997.541,09)	(196.057.841,94)
Inversiones Títulos Mercado de Dinero-subprecio	(349.336,90)	(348.582,70)
Cuentas Recíprocas negociación instrumentos financieros inversiones por recibir	0,00	0,00
Préstamos por Cobrar	150.657.557.712,45	318.107.617.697,45
Préstamos a Residentes M/N Mercado Integrado Liquidez MIL	150.647.000.000,00	318.100.000.000,00
Préstamos Mediano y Largo Plazo Recursos Externos vencidos AID Sociedades Monetarias Depósitos Privados	2.069.356,09	2.069.356,09
Préstamos Mediano y Largo Plazo Recursos Externos vencidos BID Sociedades Monetarias Depósitos Privados	129.326.562,10	129.326.562,10
Sumas por Cobrar a Entidades Financieras	18.767.075,34	18.767.075,34
Cuentas por Cobrar a Entidades Supervisadas	591.697.660,00	588.757.645,00
Estimaciones Eventuales Pérdidas sobre Préstamos Residentes-principal	(731.302.941,08)	(731.302.941,08)
Aportes a Organismos Internacionales	645.665.141.769,63	640.807.668.178,23
Aportes a Instituciones Financieras Internacionales monetarias	301.374.568.897,50	297.260.388.759,26
Aportes a Instituciones Financieras Internacionales no monetarias	344.290.572.872,13	343.547.279.418,97

	31/07/2017	30/06/2017
Propiedad, mobiliario y equipo	35.690.969.249,75	35.736.501.096,95
Bienes Muebles	3.366.555.805,73	3.380.971.490,78
Bienes Inmuebles	29.843.749.613,65	29.879.182.905,80
Colecciones BCCR	2.480.663.830,37	2.476.346.700,37
Otros Activos	1.716.890.277,10	1.632.690.366,94
Oro no refinado Banco Central recuperado	0,00	0,00
Oro amonedado Costa Rica	0,00	0,00
Transferencias realizadas a través del Sistema Interconexión de Pagos	57.477.335,34	57.355.496,26
Varios deudores no residentes en M/E	0,00	0,00
Activos diversos	831.942.326,41	859.356.038,71
Adelantos en moneda nacional y extranjera	20.661.272,38	24.169.489,00
Depósitos en garantía y cumplimiento	975.000,00	975.000,00
Bienes Fideicometidos	805.834.342,97	690.834.342,97
Activos Intangibles Software y Licencias	3.426.581.813,95	2.854.094.241,66
Bienes intangibles software y licencias	3.426.581.813,95	2.854.094.241,66
Intereses y comisiones por cobrar	9.442.487.628,30	10.329.858.474,34
Intereses depósitos corrientes en el exterior	9.442.487.628,30	10.329.858.474,34
Intereses, comisiones y otros productos por recibir residentes M/N	0,00	0,00
PASIVOS	6.847.955.920.042,63	6.966.931.900.355,53
Billetes y Monedas en Circulación	961.366.203.103,00	955.639.975.882,00
Emisión Monetaria Numerario Poder Público-vieja familia	0,00	0,00
Emisión Monetaria Numerario Poder Público-nueva familia	885.668.761.000,00	880.224.388.000,00
Emisión Monetaria Numerario Poder Público-cono monetario	75.697.442.103,00	75.415.587.882,00
Depósitos Monetarios	3.149.347.589.083,82	3.190.422.536.083,76
Depósitos Monetarios M/N	1.623.182.543.512,89	1.626.589.056.200,16
Depósitos Monetarios M/E	1.526.165.045.570,93	1.563.833.479.883,60
Préstamos por Pagar	8.518.990.387,36	8.500.598.208,24
Empréstitos Mediano y Largo Plazo M/E recuperables directos y líneas crédito	8.518.990.387,36	8.500.598.208,24
Pasivos con Organismos Internacionales	368.727.382.642,02	362.628.438.656,71
Depósito FMI M/N equivalencia en M/E Cuenta No.1 Tenencias Netas Exclusivas	230.572.166.497,87	230.572.166.497,87
Depósito FMI en M/N con equivalencia en M/E cuenta No.2	8.747.195,42	8.747.195,42
Asignación Neta de Derechos Especiales de Giro	126.564.777.966,94	124.823.847.321,62
Revaluación por aplicar Depósito FMI en M/N con equivalencia en M/E	0,00	0,00

	31/07/2017	30/06/2017
Revaluación por aplicar cuenta No.1 Tenencias Netas DEG exclusión	0,00	0,00
Obligaciones Organismos Internacionales no Monetarios Depósito BIRF en M/N Cuenta A	25.606.243,75	606.245,72
Obligaciones Organismos Internacionales no Monetarios Depósitos BID M/N equivalente M/E Fondo Especial	128.566.139,64	128.288.570,19
Obligaciones Organismos Internacionales no Monetarios Depósitos BID M/N equivalente M/E Capital Ordinario	841.671.357,40	839.854.220,66
Depósito BID Fondo Fiduciario Progreso Social	6.195.668,37	6.195.668,37
Depósito BID Fondo Suizo Cooperación Técnica Pequeños	16.710.789,53	15.669.005,91
Depósito BID Fondo Noruego Cooperación Técnica-pequeños proyectos	57.164.553,28	57.164.553,28
Aporte por pagar BID - Mantenimiento de valor-Fondo Operaciones Especiales	1.564.603.031,67	1.561.225.112,70
Aporte por pagar BIRF	0,00	0,00
Aporte por pagar Asociación Internacional de Fomento	7.835.107,09	7.835.107,09
Revaluación por aplicar Depósito FMI en M/N con equivalencia en M/E	338.629,58	174.506,52
Revaluación por aplicar Cuenta No.1 Tenencias Netas DEG exclusión	8.932.999.461,48	4.606.664.651,36
Emisiones de Deuda	2.285.931.965.414,37	2.375.589.398.250,28
Captaciones M/N muy corto plazo	94.810.341.150,53	113.804.367.011,31
Captaciones M/N corto plazo	9.937.262.089,18	8.377.407.682,52
Captaciones M/N mediano plazo	316.659.337.144,15	388.450.603.816,80
Captaciones M/N largo plazo	1.677.936.567.025,06	1.678.653.512.812,87
Captaciones M/E largo plazo	186.588.458.005,45	186.303.506.926,78
Captaciones M/E muy corto plazo	0,00	0,00
Otros Pasivos	19.651.604.083,04	20.859.785.498,90
Otras obligaciones con no residentes en M/E	1.051.694.622,60	357.554.927,21
Obligaciones por recaudación de timbres y otras por distribuir	452.011.943,53	459.226.826,52
Depósitos en Garantía y Cumplimiento	70.246.364,49	69.344.493,47
Provisiones Varias	9.882.387.609,75	9.901.960.609,75
Otras obligaciones con residentes en M/N	8.195.263.542,67	10.071.698.641,95
Intereses y Comisiones por Pagar	54.412.185.329,02	53.291.167.775,64
Intereses, comisiones y otros gastos por pagar a no residentes M/E	194.543.658,53	61.314.819,19
Intereses, comisiones y otros gastos por pagar a residentes M/E	1.474.068.299,81	1.281.475.612,52
Intereses, comisiones y otros gastos por pagar residentes en M/N	52.743.573.370,68	51.948.377.343,93
PATRIMONIO	(2.120.392.181.408,60)	(2.120.392.181.408,60)
Capital	5.000.000,00	5.000.000,00
Reserva Legal	10.000.000,00	10.000.000,00

	31/07/2017	30/06/2017
Capitalización Gubernamental	290.927.458.015,86	290.927.458.015,86
Resultado Acumulado	(2.411.924.196.803,04)	(2.411.924.196.803,04)
Estabilización Monetaria	(2.891.376.789.401,56)	(2.891.376.789.401,56)
Operación	92.918.928.254,86	92.918.928.254,86
Revaluaciones Monetarias	0,00	0,00
Reserva por Fluctuaciones Cambiarias	386.533.664.343,66	386.533.664.343,66
Ajuste por Adopción de NIIF	0,00	0,00
Remedición por ganancias y pérdidas actuariales	589.557.378,58	589.557.378,58
RESULTADO DEL PERIODO	(5.006.339.712,30)	0,00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	4.722.557.398.921,73	4.846.539.718.946,93
CUENTAS DE ORDEN	44.901.135.378.997,53	43.156.737.136.526,77

Eduardo Prado Zúñiga, Gerente.—Departamento de Contabilidad.—Mauricio Guevara Guzmán, Director.
—Ronald Fernández Gamboa, Auditor Interni.—1 vez.—(IN2017162548).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RIT-050-2017

San José, a las 14:00 horas del 25 de agosto de 2017

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE SOBRE EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD TAXI, BASE DE OPERACIÓN REGULAR.

EXPEDIENTE ET-049-2017

RESULTANDO QUE:

- I. Mediante resolución RRG-4199-2004 de las nueve horas del 13 de diciembre de 2004, y publicada en La Gaceta N° 23 del 2 de febrero de 2005, el Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprueba el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”.
- II. Mediante resolución RIT-015-2017 de las 14:00 horas del 22 de febrero de 2017, publicada en el Alcance Digital N°49 a la Gaceta N°45, del 3 de marzo de 2017, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación regular.
- III. El 10 de agosto de 2017 por oficio 1251-IT-2017 / 22925, el equipo técnico encargado del proceso tarifario, emite el informe preliminar del procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular (folios 04 al 42).
- IV. Mediante el oficio 1253-IT-2017/ 22930 del 10 de agosto de 2017, el Intendente de Transporte, solicita al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario, en el cual se tramitará la fijación tarifaria extraordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular, correspondiente al segundo semestre del año 2017 (folio 01).
- V. Mediante oficio 1252-IT-2017/ 22927 del 10 de agosto de 2017, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a consulta pública, según consta en el expediente administrativo (folios 02 al 03).

- VI. La convocatoria a consulta pública, se publica en los diarios La Extra, La Nación y en La Teja del 21 de agosto de 2017 y en La Gaceta N° 156 del 18 de agosto de 2017, que corre agregado al expediente administrativo.
- VII. Mediante oficio 2769-DGAU-2017/ 24257 del 24 de agosto de 2017 y que corre agregado en autos, la Dirección General de Atención al Usuario, indica que no se recibieron oposiciones ni coadyuvancias.
- VIII. El estudio de marras fue realizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 1316-IT-2017/ 24491 del 25 de agosto de 2017, que corre agregado al expediente.
- IX. Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

CONSIDERANDO QUE:

- I. Del oficio 1316-IT-2017/ 24491 del 25 de agosto de 2017 que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

1. Marco referencial

Mediante resolución RRG-4199-2004 de las nueve horas del 13 de diciembre de 2004, y publicada en La Gaceta Nº 23 del 2 de febrero de 2005, el Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprueba el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”, dentro de este modelo de regulación se establece el procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio, el cual tiene por objeto reconocer oportunamente en las tarifas, los cambios, aumentos o disminuciones en los precios de aquellos componentes de costo fijados por actores externos a la administración del servicio, con el fin de propiciar la continuidad operativa del servicio de transporte público por taxi.

Adicionalmente, mediante resolución RJD-141-2014, y publicada en La Gaceta Nº 215 del 7 de noviembre de 2014, se modifica el cálculo de la tarifa banderazo en el procedimiento extraordinario de fijación del modelo, esto a fin de introducir en la tarifa la variación en el

canon de regulación de la Autoridad Reguladora (Aresep) y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP).

Asimismo, se aplica también el criterio de homologación tarifaria, establecido en el modelo de regulación (RRG-4199-2004), el cual señala que en cada base de operación, se calcula la tarifa plana para los diferentes tipos de vehículos que estén autorizados a operar en ella y se escoge la mayor como la tarifa banderazo por jornada, que aplicará para todos los tipos de vehículos. También, se aplica como criterio de redondeo el llevar la tarifa a los cinco colones más próximos, según lo establece la resolución indicada.

Mediante la resolución RIT-015-2017 de las 14:00 horas del 22 de febrero de 2017, publicada en el Alcance Digital N°49 a la Gaceta N°45, del 3 de marzo de 2017, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación regular, la cual se tramitó en el expediente ET-010-2017.

2. Cálculo tarifario

De conformidad con lo establecido en la Sección 1, Procedimiento Automático de Ajuste del Capítulo V, Procedimiento Extraordinario de Fijación Tarifaria del Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi (RRG-4199-2004), se procede a calcular el índice de ajuste *I* según el siguiente algoritmo:

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right)^{-1} + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right)^{-1} + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right)^{-1} \right] \cdot 100$$

Donde:

I: Índice de ajuste automático de la tarifa.

*SMT*₁: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria por ajuste automático.

*SMT*₀: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria) por ajuste automático.

*PPC*₁: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y

vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria.

PPC₀: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria.

TC₁: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la solicitud de fijación extraordinaria por ajuste automático, calculado por el Banco Central de Costa Rica.

TC₀: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria), calculado por el Banco Central de Costa Rica.

2.1 Salario

De acuerdo al procedimiento establecido el cálculo de la variación del salario es como se indica a continuación:

Factor	Valor	Referencia
SMT ₀	11.615,26	Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 40022-MTSS, publicado en el Alcance Digital 278 a La Gaceta N° 230, del 30 de noviembre del 2016.
SMT ₁	11.615,26	Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 40022-MTSS, publicado en el Alcance Digital 278 a La Gaceta N° 230, del 30 de noviembre del 2016.
Variación	0,00%	

Mediante el Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 40022-MTSS, publicado en el Alcance Digital 278 a La Gaceta N° 230, del 30 de noviembre del 2016 se establecieron los salarios mínimos para el sector privado, del primer y segundo semestre del 2017, por lo cual la variación en los salarios entre el segundo semestre y el primer semestre del 2017 es cero.

2.2 Combustible

Los precios de referencia de los combustibles para el cálculo PPC₀ y PPC₁ son los siguientes:

Precio	PPC₀	PPC₁
Gasolina súper	592	584
Gasolina regular	562	559
Diésel	475	443

Los precios correspondientes al PPC₀ son los aprobados por la Autoridad Reguladora mediante resolución RIE-116-2016 de fecha 22 de diciembre de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 3, a La Gaceta N°4, del 5 de enero de 2017. Los precios indicados para PPC₁ son los establecidos por la Autoridad Reguladora mediante resolución RIE-055-2017 de fecha 22 de junio de 2017, publicada en el Alcance Digital N° 156, a La Gaceta N°122, del 28 de junio de 2017.

Para el cálculo de los precios ponderados del combustible se parte de los precios indicados anteriormente y de la composición de la flota según el tipo de combustible, distribución que se obtiene de la última fijación tarifaria ordinaria de oficio, tramitada en el expediente ET-093-2015, y resuelta mediante resolución 147-RIT-2015 del 18 de noviembre de 2015, y publicada en La Gaceta N° 228, Alcance Digital N° 100 del 24 de noviembre del 2015. El detalle se muestra a continuación:

Tipo de combustible	Sedán	Adaptado para discapacitados	Rural
Gasolina súper	35,33%	11,18%	15,83%
Gasolina regular	35,33%	11,18%	15,83%
Diésel	29,34%	77,64%	68,35%

De acuerdo al procedimiento establecido y a los datos anteriormente indicados el cálculo de la variación del combustible es como se indica:

Combustible ponderado	Sedán	Adaptado para discapacitados	Rural
PPC₀	547,07	497,81	507,34
PPC₁	533,80	471,73	483,73
Variación	2,43%	-5,24%	4,65%

2.3 Tipo de cambio

De acuerdo al procedimiento establecido el cálculo de la variación del tipo de cambio es como se indica:

Factor	Valor	Referencia
TC_0	561,42	Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de enero del 2017.
TC_1	575,17	Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de julio del 2017.
Variación (%)	2,45%	

2.4 Índice de ajuste automático

En resumen, el cálculo del Índice de ajuste automático de la tarifa (I) es el siguiente:

Variable/ Tipo de Vehículo	Índice I		
	Sedán	Adaptado para discapacitados	Rural
Variación salario	0,00%	0,00%	0,00%
Variación combustible	-2,43%	-5,24%	4,65%
Variación tipo de cambio	2,45%	2,45%	2,45%

Ahora bien, el índice de ajuste automático (I) es afectado por el peso que cada uno de los ítems de costo tiene en la estructura tarifaria. Los pesos se obtienen de la última actualización de la estructura de costos realizada mediante la fijación tarifaria ordinaria de oficio, tramitada en el expediente ET-093-2015 y resuelta mediante resolución 147-RIT-2015 del 18 de noviembre de 2015, publicada en el Alcance Digital N° 100, a La Gaceta N° 228, del 24 de noviembre del 2015. Los pesos para cada ítem de costo, y para cada tipo de vehículo se detallan a continuación:

Peso de los costos			
Rubro	Sedán	Adaptado para discapacitados	Rural
Costos por salarios y cargas sociales	44,29%	45,98%	43,08%
Costos por consumos de combustibles	13,14%	12,39%	11,75%
Reposición activos	3,40%	6,34%	5,89%

El índice proporcional denominado ($I\omega$) para cada tipo de vehículo es el siguiente:

Variable/ Tipo de vehículo	Sedán	Adaptado para discapacitados	Rural
Variación salario	0,00%	0,00%	0,00%
Variación combustible	-	-5,24%	-4,65%
Variación tipo de cambio	2,43%	2,45%	2,45%
$I\omega$	2,45%	-0,49%	-0,40%

Una vez calculado el índice ($I\omega$), se procede a ajustar las tarifas para cada tipo de vehículo como sigue:

2.5 Tarifas

Para el cálculo de cada una de las tarifas establecidas en el pliego tarifario se procederá según se detalla en cada caso:

a. Tarifa banderazo

$$T_{bf} = T_b \cdot (1 + I\omega) + \left[\frac{\Delta_{\text{CanonCTP}} + \Delta_{\text{CanonARESEP}}}{N \cdot Vd \cdot 12} \right]$$

Donde:

T_{bf} : Tarifa banderazo final calculada después del ajuste.

T_b : Tarifa banderazo calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Δ_{CanonCTP} : Diferencial entre el canon del CTP vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon del CTP incorporado en la tarifa Tb.

$\Delta_{\text{CanonARESEP}}$: Diferencial entre el canon de Aresep vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon de Aresep incorporado en la tarifa Tb.

N: Número promedio de días en operación por mes calculados en la última fijación ordinaria.

Vd: Número promedio de viajes por día calculados en la última fijación ordinaria.

El reconocimiento del canon en la tarifa banderazo, según el tipo de vehículo, se establece según se detalla:

1. Vehículos tipo sedán

Detalle	Canon Tb (colones)	Canon Actual (colones)	Variación (colones)	N	Vd	Meses al año	Monto a reconocer (colones)
Canon Aresep	134.673,58	134.673,58	0,00	2	2	12	0,00
Canon CTP	95.372,09	95.372,09	0,00	6	4		

2. Vehículos adaptados para personas con discapacidad

Detalle	Canon Tb (colones)	Canon Actual (colones)	Valor incremental (colones)	N	Vd	Meses al año	Monto a reconocer (colones)
Canon Aresep	134.673,58	134.673,58	0,00	2	2	12	0,00
Canon CTP	95.372,09	95.372,09	0,00	6	4		

3. Vehículos tipo rural

Detalle	Canon Tb (colones)	Canon Actual (colones)	Valor incremental (colones)	N	Vd	Mes es al año	Monto a reconocer (colones)
Canon Aresep	134.673,58	134.673,58	0,00	2	2		
Canon CTP	95.372,09	95.372,09	0,00	6	9	12	0,00

El monto del canon de Aresep incorporado en la tarifa banderazo (¢134.673,58) es el publicado en La Gaceta N°205 del 26 de octubre del 2016 y el del CTP (¢95.372,09) es el publicado en el Alcance Digital N°198, a La Gaceta N°183 del 23 de setiembre del 2016, por su parte, el canon de Aresep y del CTP actuales corresponden respectivamente a: ¢134.673,58 y ¢95.372,09, por lo cual su variación es de cero. Esto aplica para cada una de las modalidades.

La tarifa banderazo resultante para cada tipo de vehículo se detalla a continuación:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	1+Iw	Tarifa resultante (colones)	Tarifa propuesta (colones) utilizando el criterio de la RRG-4199-2004
Sedán	645	0,9976	645	645
Adaptado para personas con discapacidad	645	0,9951	640	645
Rural	645	0,9960	640	645

*Se aplica el criterio de homologación tarifaria, establecido como política en el modelo de regulación (RRG-4199-2004), el cual señala que la tarifa banderazo, debe ser igual para todos los vehículos que operen en bases regulares.

b. Tarifa variable por distancia

$$T_{vdf} = T_{vd} \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{vdf} : Tarifa variable por distancia final calculada después del ajuste.

T_{vd} : Tarifa por distancia calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+l\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa variable para cada tipo de vehículo:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	1+lω	Tarifa propuesta (colones)
Sedán	610	0,9976	610
Adaptado para discapacitados	580	0,9951	575
Rural	635	0,9960	630

c. Tarifa por demora

$$T_{df} = T_d \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{df} : Tarifa por demora final calculada después del ajuste.

T_d : Tarifa por demora calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+l\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

La tarifa por demora obtenida para cada tipo de vehículo se detalla a continuación:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	1+lω	Tarifa propuesta (colones)
Sedán	6.105	0,9976	6.090
Adaptado para discapacitados	5.815	0,9951	5.785
Rural	6.370	0,9960	6.345

d. Tarifa por espera

$$T_{ef} = T_e \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{ef} : Tarifa por espera final calculada después del ajuste.

T_e : Tarifa por espera calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

La tarifa por espera resultante para cada tipo de vehículo, es la siguiente:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	$1+I\omega$	Tarifa propuesta (colones)
Sedán	3.735	0,9976	3.725
Adaptado para discapacitados	3.810	0,9951	3.790
Rural	3.875	0,9960	3.860

2.6 Resultado tarifario por tipo de vehículo

Tarifa según tipo de taxi	Tarifas (en colones)		Variación	
	Vigente	Recomendada	Absoluta	Porcentual
Taxi sedán				
Tarifa banderazo	645	645	0	0,00%
Tarifa variable	610	610	0	0,00%
Tarifa por espera	3.735	3.725	-10	-0,27%
Tarifa por demora	6.105	6.090	-15	-0,25%
Taxi adaptado para personas con discapacidad				
Tarifa banderazo	645	645	0	0,00%
Tarifa variable	580	575	-5	-0,86%
Tarifa por espera	3.810	3.790	-20	-0,52%
Tarifa por demora	5.815	5.785	-30	-0,52%
Taxi rural				
Tarifa banderazo	645	645	0	0,00%
Tarifa variable	635	630	-5	-0,79%
Tarifa por espera	3.875	3.860	-15	-0,39%
Tarifa por demora	6.370	6.345	-25	-0,39%

(...)”

- II. De conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi base de operación regular; tal y como se dispone:

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe 1316-IT-2017/ 24491 del 25 de agosto de 2017 y fijar las siguientes tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular:

Tarifa según tipo de taxi	Tarifa (colones)
Taxi sedán	
Tarifa banderazo	645
Tarifa variable	610
Tarifa por espera	3.725
Tarifa por demora	6.090
Taxi adaptado para personas con discapacidad	
Tarifa banderazo	645
Tarifa variable	575
Tarifa por espera	3.790
Tarifa por demora	5.785
Taxi rural	
Tarifa banderazo	645
Tarifa variable	630
Tarifa por espera	3.860
Tarifa por demora	6.345

- II. Prevenir a los prestadores de este servicio que deben observar el cumplimiento de las obligaciones en materia tributaria, el pago de cargas sociales, y el cumplimiento de las leyes laborales (artículo 6, inciso c) de la Ley 7593).
- III. Establecer que el valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. El pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.
- IV. Precisar que la estructura tarifaria que se establece, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de situaciones tales como: a) condiciones del camino, b) distancia del recorrido, c) origen o destino del servicio d) naturaleza del día (hábil o feriado), e) nacionalidad del usuario. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y

técnicos estipulados para ello, según lo ordena el artículo N° 59 de la ley N° 7969, siendo obligatorio en todos los viajes que se accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra sea la que señale dicho dispositivo.

- V.** Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente al de la publicación de esta resolución en La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte dentro de tercer día hábil contado a partir del día hábil siguiente a la notificación, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353.

NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O. C. N° 8926-2017.—Solicitud N° 1326-IT.—(IN2017163401).

RIT-051-2017

San José, a las 14:30 horas del 25 de agosto de 2017

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE SOBRE EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD TAXI, BASE DE OPERACIÓN ESPECIAL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA.

EXPEDIENTE ET-050-2017

RESULTANDO QUE:

- I. Mediante resolución RRG-4199-2004 de las nueve horas del 13 de diciembre de 2004, y publicada en La Gaceta Nº 23 del 2 de febrero de 2005, el Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, aprueba el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”.
- II. Mediante resolución RIT-016-2017 de las 14:30 horas del 22 de febrero de 2017, publicada en el Alcance Digital N°49 a la Gaceta N°45, del 3 de marzo de 2017, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
- III. El 10 de agosto de 2017 por oficio 1254-IT-2017/ 22933, el equipo técnico encargado del proceso tarifario, emite el informe preliminar del procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (folios 04 al 40).
- IV. El 10 de agosto de 2017, el Intendente de Transporte, mediante el oficio 1256-IT-2017/ 22936, solicita al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario en el cual se tramitará la fijación tarifaria extraordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría del segundo semestre del año 2017 (folio 01).

- V. La Intendencia de Transporte, por oficio 1255-IT-2017/ 22935 del 10 de agosto de 2017, solicita a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a consulta pública, según consta en el expediente administrativo (folios 02 al 03).
- VI. La convocatoria a consulta pública, se publica en los diarios La Nación, La Extra, y en La Teja del 21 de agosto de 2017 y en La Gaceta N° 156 del 18 de agosto de 2017, según consta en el expediente administrativo.
- VII. El 24 de agosto de 2017, la Dirección General de Atención al Usuario, mediante oficio 2770-DGAU-2017/24259 indica que no se presentaron oposiciones ni coadyuvancias, el cual corre agregado al expediente.
- VIII. El estudio de marras fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 1317-IT-2017 / 24494 del 25 de agosto de 2017, que corre agregado al expediente.
- IX. Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

CONSIDERANDO QUE:

- I. Del oficio 1317-IT-2017 / 24494 del 25 de agosto de 2017 que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

1. Marco referencial

Mediante resolución RRG-4199-2004 de las nueve horas del 13 de diciembre de 2004, publicada en La Gaceta N° 23 del 2 de febrero de 2005, el Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, aprueba el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”, dentro de este modelo de regulación se establece el procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio, el cual tiene por objeto reconocer oportunamente en las tarifas, los cambios aumentos o disminuciones en los precios de aquellos componentes de costo fijados por actores externos a la administración del servicio, con el fin de propiciar la continuidad operativa del servicio de transporte público por taxi. Adicionalmente, mediante resolución RJD-141-2014 del 30 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta N° 215 del 7 de noviembre

de 2014, se modifica el cálculo de la tarifa banderazo en el procedimiento extraordinario de fijación del modelo, esto a fin de introducir en la tarifa la variación en el canon de regulación de la Autoridad Reguladora (Aresep) y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP).

Asimismo, se aplica también el criterio de homologación tarifaria, establecido en el modelo de regulación (RRG-4199-2004), el cual señala que en cada base de operación, se calcula la tarifa plana para los diferentes tipos de vehículos que estén autorizados a operar en ella y se escoge la mayor como la tarifa banderazo por jornada, que aplicará para todos los tipos de vehículos. También, se aplica como criterio de redondeo el llevar la tarifa a los cinco colones más próximos, según lo establece la resolución indicada.

Mediante la resolución RIT-016-2017 de las 14:30 horas del 22 de febrero de 2017, publicada en el Alcance Digital N°49 a la Gaceta N°45, del 3 de marzo de 2017, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación especial, la cual se tramitó en el expediente ET-011-2017.

2. Cálculo tarifario

De conformidad con lo establecido en la Sección 1, Procedimiento Automático de Ajuste del Capítulo V, Procedimiento Extraordinario de Fijación Tarifaria del Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi (RRG-4199-2004), se procede a calcular el índice de ajuste *I* según el siguiente algoritmo:

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Donde:

I: Índice de ajuste automático de la tarifa.

*SMT*₁: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria por ajuste automático.

*SMT*₀: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria) por ajuste automático.

PPC₁: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria.

PPC₀: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria.

TC₁: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la solicitud de fijación extraordinaria por ajuste automático, calculado por el Banco Central de Costa Rica.

TC₀: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria), calculado por el Banco Central de Costa Rica).

2.1 Salario

De acuerdo al procedimiento establecido el cálculo de la variación del salario es como se indica a continuación:

Factor	Valor	Referencia
<i>SMT₀</i>	<i>11.615,26</i>	<i>Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 40022-MTSS, publicado en el Alcance Digital 278 a La Gaceta N° 230, del 30 de noviembre del 2016.</i>
<i>SMT₁</i>	<i>11.615,26</i>	<i>Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 40022-MTSS, publicado en el Alcance Digital 278 a La Gaceta N° 230, del 30 de noviembre del 2016.</i>
Variación	0,00%	

Mediante el Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 40022-MTSS, publicado en el Alcance Digital 278 a La Gaceta N° 230, del 30 de noviembre del 2016 se establecieron los salarios mínimos para el sector privado, del primer y segundo semestre del 2017, por lo cual la variación en los salarios entre el segundo semestre y el primer semestre del 2017 es cero.

2.2 Combustible

Los precios de referencia de los combustibles para el cálculo PPC_0 y PPC_1 son los siguientes:

Precio	PPC_0	PPC_1
Gasolina súper	592	584
Gasolina regular	562	559
Diésel	475	443

Los precios correspondientes al PPC_0 son los aprobados por la Autoridad Reguladora mediante resolución RIE-116-2016 de fecha 22 de diciembre de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 3, a La Gaceta N°4, del 5 de enero de 2017. Los precios indicados para PPC_1 son los establecidos por la Autoridad Reguladora mediante resolución RIE-055-2017 de fecha 22 de junio de 2017, publicada en el Alcance Digital N° 156, a La Gaceta N°122, del 28 de junio de 2017.

De acuerdo al procedimiento establecido el cálculo del precio ponderado del combustible y su variación para cada tipo de vehículo es como se indica a continuación:

Tipo de vehículo	Sedán	Microbús
Precio ponderado combustibles PPC_0	526,00	526,00
Precio ponderado combustibles PPC_1	507,25	507,25
Variación (%)	-3,56%	-3,56%

2.3 Tipo de cambio

De acuerdo al procedimiento establecido el cálculo de la variación del tipo de cambio es como se indica:

Factor	Valor	Referencia
TC_0	561,42	Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de enero del 2017.
TC_1	575,17	Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de julio del 2017.
Variación (%)	2,45%	

2.4 Índice de ajuste automático

En resumen, el cálculo del Índice de ajuste automático de la tarifa (I) es el siguiente:

Índice I		
Variable/ Tipo de Vehículo	Sedán	Microbús
Variación salario	0,00%	0,00%
Variación combustible	-3,56%	-3,56%
Variación tipo de cambio	2,45%	2,45%

Ahora bien, el índice de ajuste automático (I) es afectado por el peso que cada uno de los ítems de costo tienen en la estructura tarifaria. Los pesos se obtienen de la estructura de costos de la fijación tarifaria ordinaria correspondiente al ET-097-2009, resolución RRG-10231-2009. Los pesos para cada ítem de costo, para cada tipo de vehículo se detallan a continuación:

Peso de los costos		
Rubro	Sedán	Microbús
Costos por salarios y cargas sociales	38,28%	32,71%
Costos por consumos de combustibles	13,94%	11,91%
Reposición activos	8,27%	9,43%

El índice proporcional denominado (I_w) para cada tipo de vehículo es el siguiente:

Índice I_w		
Variable/ Tipo de vehículo	Sedán	Microbús
Variación salario	0,00%	0,00%
Variación combustible	-3,56%	-3,56%
Variación tipo de cambio	2,45%	2,45%
I_w	-0,29%	-0,19%

Una vez calculado el índice (I_w), se procede a ajustar las tarifas para cada tipo de vehículo como sigue:

2.5 Tarifas

Para el cálculo de cada una de las tarifas establecidas en el pliego tarifario se procederá según se detalla en cada caso:

a. Tarifa banderazo

$$T_{bf} = T_b \cdot (1 + I\omega) + \left[\frac{\Delta_{\text{CanonCTP}} + \Delta_{\text{CanonARESEP}}}{N \cdot Vd \cdot 12} \right]$$

Donde:

- T_{bf} : Tarifa banderazo final calculada después del ajuste.
- T_b : Tarifa banderazo calculada en la última fijación tarifaria aprobada.
- $(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.
- Δ_{CanonCTP} : Diferencial entre el canon del CTP vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon del CTP incorporado en la tarifa T_b .
- $\Delta_{\text{CanonARESEP}}$: Diferencial entre el canon de Aresep vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon de Aresep incorporado en la tarifa T_b .
- N : Número promedio de días en operación por mes calculados en la última fijación ordinaria.
- Vd : Número promedio de viajes por día calculados en la última fijación ordinaria.

El reconocimiento del canon en la tarifa banderazo, según el tipo de vehículo se realiza de la siguiente manera:

1. Vehículos tipo sedán

Detalle	Canon en T_b (colones)	Canon Actual (colones)	Variación (colones)	N	Vd	Meses al año	Monto a reconocer (colones)
Canon Aresep	134.673,58	134.673,58	0				
Canon CTP	95.372,09	95.372,09	0	26	12	12	0,00

2. Vehículos tipo microbús

Detalle	Canon en Tb (colones)	Canon Actual (colones)	Variación (colones)	N	Vd	Meses al año	Monto a reconocer (colones)
Canon Aresep	134.673,58	134.673,58	0				
Canon CTP	95.372,09	95.372,09	0	26	12	12	0,0

El monto del canon de Aresep incorporado en la tarifa banderazo (Tb) (¢134.673,58) es el publicado en La Gaceta N°205 del 26 de octubre del 2016 y el del CTP (¢95.372,09) es el publicado en el Alcance Digital N°198, a La Gaceta N°183 del 23 de setiembre del 2016, por su parte, el canon de Aresep y del CTP actuales corresponden respectivamente a: ¢134.673,58 y ¢95.372,09, por lo cual su variación es de cero. Esto aplica para cada una de las modalidades.

La tarifa banderazo resultante para cada tipo de vehículo se detalla a continuación:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	1+lw	Tarifa resultante (colones)	Tarifa propuesta (colones) utilizando el criterio de la RRG-4199-2004
Sedán	960	0,9971	955	960
Microbús	960	0,9981	960	960

b. Tarifa variable por distancia

$$T_{vdf} = T_{vd} \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{vdf} : Tarifa variable por distancia final calculada después del ajuste.

T_{vd} : Tarifa por distancia calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

(1+lw): Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa variable para cada tipo de vehículo:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	1+Iω	Tarifa propuesta (colones)
Sedán	800	0,9971	800
Microbús	920	0,9981	920

c. Tarifa por demora

$$T_{df} = T_d \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{df} : Tarifa por demora final calculada después del ajuste.

T_d : Tarifa por demora calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

(1+Iω): Proporción del índice de ajuste automático.

La tarifa por demora obtenida para cada tipo de vehículo se detalla a continuación:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	1+Iω	Tarifa propuesta (colones)
Sedán	7.970	0,9971	7.945
Microbús	9.205	0,9981	9.185

d. Tarifa por espera

$$T_{ef} = T_e \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{ef} : Tarifa por espera final calculada después del ajuste.

T_e : Tarifa por espera calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

(1+Iω): Proporción del índice de ajuste automático.

La tarifa por espera resultante para cada tipo de vehículo, es la siguiente:

Tipo de vehículo	Tarifa vigente (colones)	1+lw	Tarifa propuesta (colones)
Sedán	3.750	0,9971	3.740
Microbús	4.320	0,9981	4.310

2.6 Resultado tarifario por tipo de vehículo

Tarifa según tipo de taxi	Tarifas (en colones)		Variación	
	Vigente	Recomendada	Absoluto	Porcentual
Taxi Sedán				
Tarifa banderazo	960	960	0	0,00%
Tarifa variable	800	800	0	0,00%
Tarifa por espera	3.750	3.740	-10	-0,27%
Tarifa por demora	7.970	7.945	-25	-0,31%
Taxi Microbús				
Tarifa banderazo	960	960	0	0,00%
Tarifa variable	920	920	0	0,00%
Tarifa por espera	4.320	4.310	-10	-0,23%
Tarifa por demora	9.205	9.185	-20	-0,22%

(...)"

- II. De conformidad con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; tal y como se dispone:

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe 1317-IT-2017 / 24494 del 25 de agosto de 2017 y fijar las siguientes tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría:

Tarifa según tipo de taxi	Tarifa Recomendada (colones)
Taxi Sedán	
Tarifa banderazo	960
Tarifa variable	800
Tarifa por espera	3.740
Tarifa por demora	7.945
Taxi Microbús	
Tarifa banderazo	960
Tarifa variable	920
Tarifa por espera	4.310
Tarifa por demora	9.185

- II. Prevenir a los prestadores de este servicio que deben observar el cumplimiento de las obligaciones en materia tributaria, el pago de cargas sociales, y el cumplimiento de la leyes laborales (artículo 6, inciso c) de la Ley 7593).
- III. Establecer que el valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. El pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.
- IV. Precisar que la estructura tarifaria que se establece, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de situaciones tales como: a) condiciones del camino, b) distancia del recorrido, c) origen o destino del servicio d) naturaleza del día (hábil o feriado), e) nacionalidad del usuario. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer

indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el artículo N° 59 de la ley N° 7969, siendo obligatorio en todos los viajes se accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra sea la que señale dicho dispositivo.

- V. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente al de la publicación de esta resolución en La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte dentro de tercer día hábil contado a partir del día hábil siguiente a la notificación, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353.

NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O. C. N° 8926-2017.
—Solicitud N° 1326-IT.—(IN2017163402).

San José, a las 15:30 horas del 25 de agosto de 2017

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE EL ESTUDIO TARIFARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBUS, EN LA RUTA 1239 DESCRITA COMO: NARANJO-SAN JOSÉ-CONCEPCIÓN DE NARANJO-BAJO CORRALES NARANJO-SAN JOSÉ Y VICEVERSA, OPERADA POR LA EMPRESA TRANSPORTES NARANJO-SAN JOSÉ Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-031-2017

RESULTANDO:

- I. Mediante el acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) en artículo 7.9.222 de la Sesión Ordinaria 53-2014 del 24 de setiembre de 2014, la empresa Transportes Naranjo San José S.A. ostenta el derecho de concesión para la explotación de la ruta 1239 descrita como: Naranjo-San José-Concepción de Naranjo-Bajo Corrales-Naranjo-San José y viceversa.
- II. De conformidad con el artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 de la Junta Directiva del CTP, celebrada el 6 de mayo de 2015, se acuerda establecer como condición excepcional y transitoria la asignación de la condición de permisionario a todos los operadores que mediante acto administrativo válido ostentan un derecho subjetivo de concesión, esto al amparo inciso b) del artículo 25 de la ley 3503.
- III. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- IV. En aplicación de la metodología tarifaria ordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (RJD-035-2016), que entra en vigencia el 7 de marzo de 2016, se establece un Plan de aplicación del nuevo modelo tarifario del servicio de autobús, el cual fue analizado en las Sesiones Ordinarias de la Junta Directiva

de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos 036-2016 y 038-2016 del 7 y 14 de julio de 2016 respectivamente.

Dicho plan de aplicación fue remitido al Regulador General por parte de la Intendencia de Transporte por oficio 1169-IT-2016/131921 del 27 de julio de 2016. Este plan establece la forma en que se procederá con los estudios tarifarios de acuerdo a la disponibilidad de información y de interés institucional.

- V.** La Intendencia de Transporte, dando seguimiento al plan de aplicación de la metodología tarifaria ordinaria, procede a solicitar al CTP mediante oficios 1390-IT-2016 del 6 de setiembre 2016 y 1429-IT-2016/136756 del 14 setiembre 2016, información operativa y acuerdos técnicos para iniciar con los respectivos estudios tarifarios. El CTP remite, mediante oficio DTE-1176-2016 de la Dirección Técnica del 23 de setiembre 2016, la documentación solicitada en los oficios 1390-IT-2016 y 1429-IT-2016 (folios 34 al 119).
- VI.** La Intendencia de Transporte, por oficio 1840-IT-2016 del 29 de noviembre 2016, solicita al CTP aclaración sobre la información relativa a la clasificación de las unidades de la ruta 1239. La respuesta del CTP se recibe por oficio DING-2016-1090 del 8 diciembre 2016 (folios 120 al 121).
- VII.** Mediante resolución RIT-023-2017 del 10 de abril de 2017 (ajuste extraordinario del primer semestre del 2017), publicada en el diario oficial La Gaceta 74, Alcance 84 del 20 de abril de 2017, se fijan las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 1239.
- VIII.** El 7 de junio de 2017, por oficio 936-IT-2017/16201, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a audiencia pública para la fijación tarifaria de oficio en la ruta 1239 descrita como: Naranjo-San José-Concepción de Naranjo-Bajo Corrales Naranjo-San José y viceversa; la cual es operada por la empresa Transportes Naranjo San José S.A. (folio 131).
- IX.** La Intendencia de Transporte, por oficio 937-IT-2017/16209 del 7 de junio de 2017, solicita al Departamento de Gestión Documental la apertura del correspondiente expediente tarifario ET, en el cual se tramitará la fijación tarifaria de oficio para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 1239 descrita como: Naranjo-San José-Concepción de Naranjo-Bajo Corrales Naranjo-San José y viceversa; la cual es operada por la empresa Transportes Naranjo San José S.A. (folio 01).

- X.** Mediante oficio 938-IT-2017/16211 del 7 de junio de 2017 se emite el informe preliminar de la fijación tarifaria de oficio para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 1239 descrita como: Naranjo-San José-Concepción de Naranjo-Bajo Corrales-Naranjo-San José y viceversa (folio 03 al 130).
- XI.** La convocatoria a audiencia pública se publica en el Alcance 152 a la Gaceta 120 del 26 de junio de 2017 y en los diarios nacionales: La Teja y La Extra del 27 de junio de 2017 (folios 140 al 141).
- XII.** La Intendencia de Transporte, por oficio 1154-IT-2017/20658 del 19 de julio de 2017, solicita al CTP información operativa de la ruta 1239, referente a la clasificación de las unidades que se incorporaron a la flota, esto según lo dispuesto en los oficios DACP-2017-0805 y DACP-2017-1018 (folios 1981 al 1990 del RA-10). El CTP da respuesta al oficio 1154-IT-2017 por medio del oficio DING-CERT-17-0053 del 20 de julio del 2017(folios 186 al 188).
- XIII.** La audiencia pública se realiza el 26 de julio de 2017 a las 17:00 horas (5:00 p.m.); en el Gimnasio de la Escuela República de Colombia, en Naranjo centro.
- XIV.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, por oficio 2394-DGAU-2017/21423 del 31 de julio de 2017, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 236 al 237), y según el acta N°42-2017 de la audiencia pública del 26 de julio de 2017, según oficio 2393-DGAU-2017/21421 del 31 de julio de 2017 se establecen las oposiciones y coadyuvancias presentadas en el proceso de audiencia pública (folios 221 al 233).
- XV.** Mediante oficio 1219-IT-2017/22157 del 3 de agosto de 2017 la Intendencia de Transporte solicita al CTP información referente a la determinación de la demanda normalizada de la ruta 1239 (folio 234).
- XVI.** Vencido el plazo legal establecido y ante la no respuesta por parte del CTP en relación con lo solicitado en el oficio 1219-IT-2017, se remite la CTP oficio de recordatorio por oficio 1277-IT-2017/23383 del 16 de agosto de 2017 (folios 243 al 244). La respuesta del CTP se recibe el 14 de agosto de 2017 mediante con oficio DING-2017-0879 (folio 241).

- XVII.** Cumpliendo los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- XVIII.** La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe con oficio 1301-IT-2017/23969 del 22 de agosto de 2017, que corre agregado al expediente.
- XIX.** Se han observado los plazos y las prescripciones de ley en los procedimientos.

CONSIDERANDO:

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe 1301-IT-2017/23969 del 22 de agosto de 2017, que sirve de base para la presente resolución:

“(..)

B. ANÁLISIS TARIFARIO

B.1. Variables utilizadas:

Variable	ARESEP
Demanda Neta (pasajeros)	94.919
Distancia (km/carrera)	99,96
Carreras	1.295
Flota (unidades)	20
Tipo de Cambio (colones)	₡570,04
Precio combustible (colones)	₡472,18
Tasa de Rentabilidad (%) (Regla tipo 1)	15,30%
Tasa de Rentabilidad (%) (Regla tipo 2)	7,91%
Valor promedio del Bus (colones)	₡91.999.244
Edad promedio de flota (años)	7,0
Ocupación media	57,40 %

B.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

La metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, indica:

“Esta metodología establece el cálculo del volumen de pasajeros movilizados para cada ruta, ramal o fraccionamiento, en función de dos fuentes de información: en primera instancia se tendría el acuerdo de pasajeros movilizados de la Junta Directiva del CTP con el estudio técnico que sustenta dicho acuerdo, (fuente que es obligatoria y su presentación será parte de los requisitos de admisibilidad de la fijación tarifaria), y luego, en el caso de que la Aresep, en el ejercicio de sus competencias regulatorias, cuente con un estudio de demanda de volumen de pasajeros comparable al del CTP, de acuerdo a lo dictado por la ciencia y la técnica. De este modo, se utilizará los resultados del estudio existente que no tengan una antigüedad mayor a tres años.”

En caso de no contar con estudio de demanda que cumpla los requerimientos anteriores, el cálculo de pasajeros movilizados se realizará según se establece en la sección 4.13.2. Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente.

Para el presente estudio tarifario se cuenta con un dato de normalización de demanda, el cual fue aprobado por la Junta Directiva del CTP, mediante artículo 7.12.2 de la Sesión Ordinaria 48-2016 del 12 de octubre de 2016 (folios 34 al 46 del expediente administrativo), por lo que dicho dato se utiliza para efectos de análisis, esto en virtud de que cumple con lo dispuesto en el apartado 4.7.1.

Al respecto y considerando que la empresa presentó oficio DTE-2017-0505 del 20 de julio de 2017 (folio 216 al 217); en el que el CTP presenta aclaración sobre el procedimiento de la herramienta de diseño FORM-CTP-DING-10, fue necesario solicitar aclaración al CTP sobre dicho oficio (Oficios 1219-IT-2017/22157 de 3/08/2017 y 1277-IT-2017/23383 de 16/08/2017). Se recibe respuesta del CTP con oficio DING-2017-0879 del 14 de agosto de 2017 y que en lo que interesa señala:

“...La segunda parte de la herramienta se constituye en los datos de movilización obtenidos del promedio de las tres semanas analizadas, en los cuales se debe indicar la cantidad total de pasajeros movilizados por día en ambos sentidos operativos que pagaron su pasaje o una fracción del pasaje...” (subrayado no es el original).

Con base en lo anterior y analizado el detalle de los datos aportados por el CTP; se determina que el comparativo de la información según el registro histórico de un año, a partir de la información aportada por la empresa y la información de campo se establece lo siguiente:

Descripción	Marcas Diarias	Pasajeros Por carrera
San José-Naranjo (información aportada por la empresa a la Aresep)	3.080,50	74,25
San José-Naranjo (información de estudio de campo del CTP)	3.054,62	74,97
San José-Naranjo-Concepción (información aportada por la empresa a la Aresep)	37,50	52,46
San José-Naranjo-Concepción (información del estudio de campo del CTP)	37,86	53,00

Nota: Datos tomados de la normalización de demanda

Lo anterior permite determinar que los datos resultantes no difieren mucho entre sí lo que confirma que se trabajó con datos netos, o sea que la demanda tiene ya el descuento de los adultos mayores.

Por ende, el cálculo de la tarifa se realiza en este caso utilizando el dato de demanda normalizada indicada por el CTP según lo establece el oficio DING-016-0767 según el siguiente detalle:

Descripción del ramal	Demanda mensual
San José-Naranjo y viceversa	93.686
San José-Naranjo ext. Concepción y viceversa	1.233
Total	94.919

B.1.2. Distancia

Según la metodología vigente en el punto 4.12.1.b. Recorridos y distancia por carrera, el cálculo de la distancia se realizará de la siguiente manera:

“(…) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o

descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global).”

Se toma como base el recorrido autorizado indicado en el artículo 7.12.2 de la Sesión Ordinaria 48-2016 de la Junta Directiva del CTP, celebrada el 12 de octubre de 2016. Las distancias de la ruta fueron medidas por parte de Aresep según el acta de inspección en oficio 2046-IT-2016/145586 del 16 de diciembre de 2016 y que consta en expediente RA-010 (folios 1972 al 1976).

El detalle de distancias es el siguiente:

Descripción del ramal	Distancia por carrera (km)	Lastre por carrera (Km)
San José-Naranjo y viceversa	99,58	0,00
San José-Naranjo ext. Concepción y viceversa	122,88	0,00
Distancia ponderada (km)	99,96	0,00

La distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará en este estudio un dato de 99,96 km, con 0 km de calle con lastre.

Dado que la ruta no presenta superficie de rodamiento no pavimentada mayor a un 20%, no es necesario realizar ningún ajuste de la misma, según el siguiente cuadro:

Descripción	Coefficiente de ajuste según las condiciones de la superficie de rodamiento
Si el recorrido de la ruta “r” tienen igual o menos del 20% no pavimentado	0,00
Si el recorrido de la ruta “r” tiene más del 20% no pavimentado	0,10

Fuente: Apartado 4.5 Costos variables

B.1.3. Carreras

Basado en el punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se comparan las siguientes dos fuentes:

“(…)

- i. Carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP.
- ii. Carreras reportadas en las estadísticas operativas de los últimos doce meses (CMRr), por el prestador del servicio, ya sea archivadas en el expediente de requisitos de admisibilidad (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria) o provenientes de sistemas automatizados de conteo de pasajeros.”

La cantidad de carreras mensuales a utilizar en el cálculo tarifario se determinan así:

- i. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son menores que las carreras autorizadas, se consideran las carreras brindadas por el operador.
- ii. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son mayores a las autorizadas se consideran las carreras autorizadas por el CTP (…)”

La información estadística reportada por la empresa corresponde al período de abril 2016 a marzo 2017. Basado en los horarios establecidos por artículo 7.12.2 de la Sesión Ordinaria 48-2016 de la Junta Directiva del CTP del 12 de octubre de 2016, se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 1239. Los valores se presentan a continuación:

Descripción del ramal	Carreras estadísticas	Carreras esquema autorizado	Carreras presente estudio
San José-Naranjo y viceversa	1.274,00	1.450,10	1.274,00
San José-Naranjo ext. Concepción y viceversa	21,00	21,74	21,00
<i>Total</i>	1.295,00	1,471,84	1.295,00

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 1.295 carreras promedio mensuales.

B.1.4. Flota

Flota autorizada

Según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a. Cantidad de unidades autorizadas, para el cálculo tarifario se considera lo siguiente:

“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.”

Además, mediante el Cuadro 1 de la sección 4.2 Aplicación de reglas para el cálculo tarifario, se definen las reglas de aplicación para el cálculo tarifario de la siguiente manera:

Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1	Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2
<i>Unidades que a la fecha de corte se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP</i>	<i>Unidades que a la fecha de corte no se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP *Se asume que estas unidades no han estado en acuerdos de flota anteriores</i>

Seguidamente, según el punto 4.12.2.g. Tipos de unidad, se indica el procedimiento de clasificación de cada unidad a saber:

“(…) se considerarán únicamente los tipos de unidad que sean homologados o clasificados de acuerdo con la tipología de rutas por distancia de viaje o la caracterización definida según especificaciones técnicas emitidas por el MOPT, quien sería el ente que estaría homologando los tipos de unidades.”

En este sentido, la flota autorizada para la empresa Transportes Naranjo San José S.A. y la clasificación de las unidades, consta en los oficios del CTP: DTE-2016-1174 del 22 de setiembre 2016, DING-2016-1090 del 8 de diciembre de 2016 y DING-CERT-17-0053 de 20 de julio de 2017, los que constan en el expediente respectivo.

N°	Placa	Modelo	Capacidad		Tipo de unidad CTP	Homologación modelo Aresep	Regla de aplicación
			Sentados	De pie			
1	SJB10688	2007	57	10	TIL	Interurbano largo	1
2	AB003764	2005	56	10	TIL	Interurbano largo	2
3	AB004129	2006	53	10	TIP	Interurbano no pla	2
4	LB1337	2007	52	10	TIL	Interurbano largo	1
5	AB004498	2007	56	10	TIP	Interurbano corto	1
6	AB004566	2008	56	10	TIP	Interurbano corto	1
7	AB005014	2009	55	10	TIP	Interurbano corto	1
8	AB005131	2010	53	10	TIL	Interurbano largo	1
9	AB005300	2011	53	10	TIL	Interurbano largo	1
10	AB005837	2012	53	10	TIL	Interurbano largo	1
11	AB005840	2012	52	10	TIL	Interurbano largo	1
12	AB005977	2013	54	10	TIL	Interurbano largo	1
13	AB006007	2013	53	10	TIL	Interurbano largo	1
14	AB006222	2014	51	10	TIL	Interurbano largo	1
15	AB006266	2014	51	10	TIL	Interurbano largo	1
16	AB006492	2015	53	10	TIL	Interurbano largo	1
17	AB006493	2015	53	10	TIL	Interurbano largo	2
18	SJB010710	2007	57	10	TIL	Interurbano largo	2
19	SJB010719	2007	53	10	TIL	Interurbano largo	1
20	SJB011854	2009	56	10	TIL	Interurbano largo	1

Según consulta en el Registro Nacional, todas las unidades están a nombre de la empresa Transportes Naranja San José S.A.

Valor de unidades

La metodología vigente en su punto 4.9 Procedimiento para la determinación del valor de las unidades de transporte, detalla el cálculo para obtener el valor tarifario de los vehículos dependiendo del tipo de regla:

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014, o cualquier otra que la sustituya antes de la entrada en vigencia de esta metodología, multiplicado por el tipo de cambio utilizado en el informe técnico que da sustento a dicha resolución para obtener el valor en colones.

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

A partir de la entrada en vigencia de esta metodología para cada año posterior al año de corte, se definirá el valor tarifario cada autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2. Este valor tarifario lo mantiene el autobús durante toda su vida útil.

(...)"

Para el presente estudio se aplica en primera instancia reglas tipo 1 a las unidades autorizadas, por lo que se les asignarán el valor acorde a los montos aprobados mediante resolución 008-RIT-2014 para cada unidad y según clasificación realizada y que corresponde a 16 unidades y a 4 unidades se les aplica la regla tipo 2 y cuyos valores corresponden a la resolución 017-RIT-2017.

El detalle es el siguiente:

Tipo de unidad CTP	Tipo de unidad Aresep	Regla tipo	Cantidad de unidades	Valor tarifario por unidad
TIP	INTERURBANO CORTO NO PLANO	2	1	¢79.334.571
TIL	INTERURBANO LARGO	2	3	¢93.284.286
TIL	INTERURBANO LARGO	1	13	¢99.971.590
TIP	INTERURBANO CORTO	1	3	¢60.388.930

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢91.999.244 por autobús.

Cumplimiento Ley 7600

Acorde al punto 4.12.2.h. Unidades autorizadas con rampa o elevador, se tiene:

“Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuenten con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley N°7600.”

En el oficio DACP-2016-1796 del 13 de mayo de 2016, se indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 y Ley N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

Conforme al punto 4.12.2.e. Inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, se indica lo siguiente:

“Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades con la inspección técnica vehicular (IVE) con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública. Durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio, de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos.”

Consultando la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT, de 22 de octubre de 2007), 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, al día de la audiencia.

Edad promedio

Según punto 4.12.2.f. Antigüedad máxima de las unidades autorizadas, se consideran en el cálculo tarifario las siguientes unidades:

“(…) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado.”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 7,0 años y todas las unidades presentan antigüedad menor a 15 años.

B.1.5. Tipo de cambio

Dicha variable se ajustó a ₡570,04/dólar, promedio de enero 2017 a junio 2017 según fuente del Banco Central de Costa Rica.

B.1.6. Precio del combustible

Según se indica en el punto 4.5.1 Costo por consumo de combustible, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

“El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología”.

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡472,18 por litro, por ser el promedio de precios del período enero 2017 a junio 2017

B.1.7. Tasa de Rentabilidad

La metodología vigente en su punto 4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad, detalla el cálculo para obtener la tasa de rentabilidad dependiendo del tipo de regla asignado, a saber:

“(…)

a. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.

b. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

La tasa de rentabilidad (tr^y) se obtendrá del promedio anual entre la tasa de interés activa para préstamos de los Bancos Estatales para “otras actividades” y la tasa de interés básica pasiva. (...)

El actual estudio utiliza para la regla de cálculo tipo 1 como tasa de rentabilidad 15,30% (al día de la audiencia pública) y la rentabilidad para regla tipo 2 un 7,0%, correspondiente a datos de los indicadores económicos del Banco Central (julio 2016 a junio 2017).

B.1.8. Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo 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 Transportes Naranjo San José S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permissionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo.

Por su parte, con oficio 1248-IT-2017/22858 del 09 de agosto de 2017 (folio 239), se solicitó a la Dirección General de Tributación Directa del Ministerio de Hacienda; certificación del estado de cumplimiento de las obligaciones tributarias de la empresa Transportes Naranjo San José S.A., en la ruta 1239. La Dirección de Tributación Directa del Ministerio de Hacienda por medio del oficio SPSCA-043-2017 del 22 de agosto de 2017, remite respuesta la oficio 1248-IT-2017 señalando que la empresa Transportes Naranjo San José S.A. se encuentra al día 9 de agosto de 2017 en su situación tributaria.

B.1.9. Cumplimiento de cancelación de canon e informe de quejas y denuncias

Cumpliendo la verificación de estar al día en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte, mediante oficio 1398-DF-2017 del 09 de agosto de 2017, se certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar.

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, cumpliendo lo establecido en la disposición primera de la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte emite el oficio 548-DGAU-2017/5439 del 20 de febrero de 2017, en el que certifica que se da el cumplimiento de la entrega del informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2016.

B.1.10 Ocupación media de las unidades

De acuerdo a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 1239, se observa que la ocupación media por viaje refleja un valor del 57,40%, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizadas entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados y de pie de la unidad autorizada a la ruta.

Este aspecto es importante señalarlo ya que de conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 74-2014 del 4 de diciembre del 2014, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acordó aprobar el procedimiento de cálculo de horarios y flota para una determinada ruta (FORM-CTP-DING-11), señalando en lo que interesa lo siguiente:

“Otra de las variables que se toman en cuenta para el cálculo del intervalo es el factor de ocupación, el cual se utiliza básicamente para considerar los tiempos de recorrido, la longitud y el congestionamiento vial al que deben de someterse la ruta, de manera que se le garantice al usuario un nivel de comodidad aceptable.

Este valor oscila entre 0.60-0.80 y va a ser directamente proporcional al volumen de movilización que presente el periodo. Para definir el valor correspondiente al factor de ocupación, se establece al periodo que presenta la mayor movilización, que por lo general es en hora pico, el valor máximo de 0.80; el valor para el resto de periodos del día se definen a partir de establecer una relación lineal entre los valores involucrados, es decir hallar una incógnita a partir de la proporcionalidad de tres valores conocidos. Lo cual se puede visualizar mejor con el siguiente ejemplo:

Utilizando el principio de proporcionalidad en la expresión anterior, se puede decir que A es directamente a B, como X es Y, por lo cual Y es igual al producto de B por X dividido entre A.

$$\left. \begin{array}{l} A \rightarrow B \\ X \rightarrow Y \end{array} \right\} \rightarrow Y = \frac{B \cdot X}{A}$$

De este modo se calculan los valores de factor de ocupación para el resto de periodos, tomando en consideración que si el valor obtenido es igual o mayor a 0.60, se establece ese dato como el factor de ocupación correspondiente al periodo, pero si el valor obtenido es menor a 0.60, se establece para el periodo un factor de 0.60.”

B.2. Comparativo con estudio tarifario anterior:

El último estudio tarifario ordinario practicado a la ruta se resuelve mediante resolución 274-RCR-2010 del 22 diciembre de 2010.

Se presentan a continuación los cambios en las variables, según el modelo tarifario vigente, que tienen impacto en la variación tarifaria propuesta:

Flota: La edad promedio de la flota (7,0 años) es mayor a la del último estudio tarifario ordinario (4,2 años). Lo anterior disminuye los costos asociados de depreciación, rentabilidad y mecánicos, así como el rubro de repuestos y accesorios que también es afectado.

Por otra parte, el reconocimiento del valor tarifario unidad por unidad según la clasificación del bus otorgado por el CTP, provocó un aumento del 53,39% del valor ponderado del autobús, incrementando los costos de depreciación y rentabilidad, esto al tener autorizados autobuses Interurbanos Cortos, Interurbanos Largos e Interurbanos Corto No Planos.

Cantidad de carreras: Según el artículo 7.12.2 de la Sesión Ordinaria 48-2016, las carreras aumentaron en un 25,6% aproximadamente, en relación con el dato de la última fijación individual, sin embargo, son menores en relación con las autorizadas. Esto disminuye los costos variables como combustible,

llantas, aceites, lubricantes y filtros, así como el costo de salarios de choferes y mecánicos.

Demanda mensual: *En el último estudio tarifario ordinario se reconoció una demanda mensual de 87.076 pasajeros promedio al mes. La Intendencia basado en la normalización de demanda aprobada por el CTP según artículo 7.12.2 de la Sesión Ordinaria 48-2016, para el presente estudio toma como valor de demanda mensual 94.919 pasajeros.*

Este aumento de la demanda en un 9% produce una disminución en todos los rubros tarifarios debido a que los Costos Totales por Kilómetro (CTK) son distribuidos entre un mayor número de personas.

Cantidad de Autobuses: *La cantidad de unidades consideradas en el presente estudio significa un aumento del 42,9%, esto en virtud de que la flota pasa de 14 unidades a 20 unidades. Esto incide en los costos asociados a la depreciación y rentabilidad, así como a los costos operativos.*

Repuestos y accesorios: *La anterior metodología reconocía un rubro fijo de 10 % del valor del bus por concepto de repuestos y accesorios, la vigente metodología tarifaria calcula el gasto de repuestos y accesorios basado en un procedimiento que involucra la edad de la flota y kilometraje recorrido, obteniéndose para el presente estudio un valor del 14,9%; sin embargo, la metodología lo restringe a un 10%.*

Precio de combustible: *En el anterior estudio tarifario ordinario el precio de combustible al día de la audiencia pública fue de ¢525; para el presente estudio tarifario se reconoce el promedio de los precios del último semestre dando un valor de ¢472,18 lo que significa disminución de 10,06% por litro.*

El detalle de la variación de las principales variables entre el último estudio tarifario ordinario y el presente estudio es el siguiente:

Variables	Fijación tarifaria anterior	Fijación tarifaria actual	Variación
<i>Demanda Neta</i>	<i>87.076</i>	<i>94.919</i>	<i>7.843</i>
<i>Distancia (kms carrera)</i>	<i>100,34</i>	<i>99,96</i>	<i>-0,38</i>
<i>Carreras</i>	<i>1031,20</i>	<i>1295</i>	<i>263,80</i>
<i>Flota</i>	<i>14</i>	<i>20</i>	<i>6</i>

Tipo de cambio	511,96	570,04	58,08
Precio combustible	525	472,18	-52,82
Valor promedio del bus ¢	59.976.716	91.999.244	32.022.528
Edad promedio de la flota (años)	4,21	7,0	2,79
Tipo de bus	Interurbano corto y medio	Interurbano corto, largo e interurbano corto no plano	

B.3 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del Corredor Común

Es preciso extraer lo señalado en la metodología vigente respecto a las condiciones que deben presentarse para que dos o más rutas cumplan el criterio de corredor común, descrito en el punto 4.12.2.j. Corredores comunes, y que señala lo siguiente:

“El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de esta metodología tarifaria, tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado “corredor común”) con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo. Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión N° 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

“Cuando dos o más rutas de transporte remunerado de personas en las modalidades autobuses, busetas, y microbuses comparten un recorrido en común, (corredor común), debe establecerse una tarifa superior para la ruta más larga, a un nivel razonable para evitar la competencia desleal, esto para el tramo en común. Además ante una modificación de la tarifa de la ruta corta se deben ajustar las tarifas de las rutas largas correspondientes a los tramos comunes a la ruta corta (...)”

Dicho acuerdo establece las condiciones para la aplicación del corredor común, a saber:

- i. Que exista una ruta larga y una corta. Esto debe entenderse en función de la distancia de cada ruta.*

- ii. Que se comparta un tramo común del recorrido. Esto se ha denominado “corredor común”.
- iii. Que exista una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.

En consonancia con lo anterior, se precisan las condiciones bajo las cuales se configura el principio de corredor común:

- i. Se debe entender que el término “ruta corta” del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de “ruta urbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.
- ii. Se debe entender que el término “ruta más larga” corresponde al concepto de “ruta interurbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.
- iii. La situación de “corredor común” se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:
 - Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.
 - Que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana.”

Para el presente estudio se tiene que el Departamento de Ingeniería del CTP mediante el oficio DING-16-0767 del 5 de octubre de 2016, determina que la empresa Transportes Naranjo San José S.A. operadora de la ruta 1239, presenta corredor común con las siguientes rutas:

Ruta	Descripción
203	San José-Alajuela-Atenas
210	San José-Orotina
214	San José-Zarcero-Laguna de Alfaro Ruiz
201	San José- Grecia
202	San José-Palmare
1216	San José-Rincón de Zaragoza
204	San José-San Ramón
205	San José-Ciudad Quesada

Para determinar si realmente son rutas que comparten corredor común, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

B.3.1 Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta, todas las rutas se clasifican como Interurbanas:

Ruta	Descripción	Distancia (Km)	Tipo de ruta según distancia
1239	San José-Naranjo	49,85	Interurbana
203	San José-Alajuela-Atenas	41,80	Interurbana
210	San José-Orotina	69,36	Interurbana
214	San José-Zarcero-Laguna de Alfaro Ruíz	70,10	Interurbana
201	San José- Grecia	44,35	Interurbana
202	San José-Palmares	57,30	Interurbana
1216	San José-Rincón de Zaragoza	61,50	Interurbana
204	San José-San Ramón	66,07	Interurbana
205	San José-Ciudad Quesada	191,00	Interurbana

Acorde a lo anterior, se observa que todas las rutas se clasifican como interurbanas por lo que no cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe existir una ruta urbana en el corredor de una ruta interurbana. Por lo tanto, no se continuarán analizando los otros dos criterios.

En conclusión y desde el punto de vista tarifario la ruta 1239 no presenta afectación ni afecta a otras rutas por el concepto de corredor común, por lo cual no procede ajustes tarifarios a otras rutas por este concepto.

B.4. Resultado tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario para la ruta implica un incremento de un 0,22% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1239.

B.5. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Dados los resultados anteriores, se recomienda ajustar las tarifas vigentes de la ruta 1239, en un 0,22%. Sin embargo y dado que el porcentaje resultante es menor al 5% que establece la Ley 3503 en su artículo 31, modificado por la Ley 7593, la recomendación final es mantener las tarifas autorizadas mediante resolución RIT-023-2017 del 10 de abril de 2017 y publicadas en el diario oficial La Gaceta 74, Alcance 84 del 20 de abril de 2017.

Ahora bien, es importante señalar que mediante resolución dictada a las diez horas diecinueve minutos del nueve de febrero de dos mil dieciséis, dentro del expediente 15-009960-0007-CO, que es Recurso de Inconstitucionalidad incoado contra el artículo 31.B.1 de la Ley nº 3503 del 10 de mayo 1965 “Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores”. La Sala Constitucional al acoger para su estudio el presente recurso, dispuso suspender en vía administrativa el dictado de la resolución final en los procedimientos tendientes a agotar esa vía, que son los que se inician con y a partir del recurso de alzada o de reposición interpuestos contra el acto final de que aquellos procesos en que se vea involucrada la aplicación del artículo 31.B.1 de la Ley nº 3503 del 10 de mayo 1965 “Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores” lo anterior de acuerdo con los numerales 81 y 82 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional nº 7135, publicada en el diario oficial La Gaceta nº 198, alcance 34 del 19 de octubre de 1989.

C. AUDIENCIA PÚBLICA

De conformidad con el informe de oposiciones y coadyuvancias y a lo establecido en el acta de audiencia pública se recibieron las siguientes posiciones:

Coadyuvancias

Jorge Sanarrucia Aragón, Consejero del Usuario. Presenta escrito y hace uso de la palabra en la audiencia pública a través de la señora Viviana Pasos Martínez y presenta escrito (folios 192 al 196):

- 1. La participación ciudadana es un derecho fundamental consignado en el artículo 9 de la Constitución Política y que se reafirma con el voto 8125-08 del 13 de mayo del 2008 de la Sala Constitucional, que indica que la participación no es solo asistir a las audiencias, sino formar parte del proceso en lo que interesa. Con la audiencia se pretende que las personas interesadas manifiesten sus criterios ante la ARESEP, por lo que no se aplica la rigurosidad que se exige para los procedimientos que pretendan la supresión de un derecho subjetivo.*
- 2. El transporte público es un derecho fundamental que tienen los usuarios.*

3. *La propuesta de revisión tarifaria de oficio y concretamente la audiencia pública, es el reflejo del ejercicio efectivo del derecho a la participación ciudadana.*
4. *Los insumos utilizados a la fecha de la corrida del modelo, corresponden a los indicados por el CTP del MOPT.*
5. *Las variables principales que se destacan en la propuesta corresponden al cuadro que se detalla en el folio 07 del expediente.*
6. *Para efectos del presente estudio, se cuenta con un dato de demanda por parte del CTP aprobado mediante artículo 7.12.2 de la Sesión Ordinaria 48-2016 del 12 de octubre de 2016, por medio del cual el CTP acuerda la normalización de demanda para cada recorrido autorizado, por lo que no resulta necesario calcular la demanda implícita.*
7. *Que se admita la coadyuvancia y sean considerados los argumentos.*

Ana Karina Zeledón Lépez, cédula 1-0812-0378, Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes. No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito DAEC-063-2017 (folios 181 al 185).

1. *Se plantea una rebaja tarifaria promedio del 2% en el valor de las tarifas actuales, justificando dicho ajuste en la aplicación de las siguientes variables operativas:*

Flota: *la edad promedio de la flota se incrementó en un 71% en relación con la flota del estudio anterior, lo que genera una disminución de costos relacionados con depreciación, rentabilidad, mecánicos, repuestos y accesorios.*

Carreras: *las carreras mensuales autorizadas para la operación de la ruta, disminuyeron en un 25,6% en relación con carreras autorizadas anteriormente, lo que provoca disminución en costos de combustible, llantas, aceites, lubricantes y filtros y en costos fijos como salarios de choferes y mecánicos.*

Demanda mensual promedio: *Según CTP, la demanda normalizada de la ruta aumentó en un 9% con respecto al último dato de demanda en el estudio ordinario, lo que produce disminución de todos los rubros tarifarios, ya que los costos totales por kilómetro se distribuyen entre un mayor número de usuarios.*

2. *La Defensoría no encuentra argumento para oponerse al ajuste propuesto, con base en:*

- *La aplicación del modelo tarifario y de las variables utilizadas en el caso en estudio, obedecen a los criterios establecidos en la resolución RJD-035-2016.*
- *La aplicación de este ajuste es consistente con el “Plan de Aplicación del Nuevo Modelo Tarifario del Servicio de Autobús” interpuesto por la Intendencia de Transporte.*
- *La rebaja de la tarifa propuesta, generará beneficios en la economía personal y familiar de los usuarios de la ruta 1239.*

Oposición

Transportes Naranja San José S.A., cédula jurídica 3-101-063562, representada por el señor Marvin Antonio Arguello Barrantes, cédula 2-03500953, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo. No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 198 al 220)

1. *Metodología tarifaria vigente no es una herramienta completa y actualizada:*

No es una herramienta integral y por lo tanto no cumple con los fines legales. La herramienta debe contemplar todos los costos reales producto de la operación del servicio. Si no se consideran todos los costos se violenta el servicio al costo y el elemento motivo del acto tarifario estaría viciado y provoca su nulidad completa.

2. *Omisión del coeficiente de consumo de filtro de combustible:*

Debe reconocerse un coeficiente o porcentaje de asignación de ese rubro de costo a cada unidad (por bus, por km, por hora) según sea la naturaleza del tipo de costo. La metodología se aprobó y empezó a regir sin que se contara con la actualización de varios componentes.

3. *Inclusión de coeficientes desactualizados:*

El comparativo de la metodología anterior y la actual refleja que ésta última solo cambia 5 ítems de 29 en lo que se relaciona a coeficientes de consumo. El modelo prevé que los coeficientes se actualizan cada 5 años, a partir de la entrada en vigencia de esta

metodología, aspecto que no se fundamenta técnicamente y se utilizan coeficientes de veinte años atrás. Y al no cumplirse con los fines legales correspondientes, con el servicio al costo y no contemplar los costos reales de la operación del servicio; los resultados son nulos porque el resultado no es legítimo.

4. Fundamentación defectuosa o ausente:

La nueva metodología carece de fundamentación o estudios que amparen varios de los ítems, parámetros y disposiciones del modelo. No se anexa al expediente los estudios correspondientes, ni se indicó la razón técnica para basarse en uno u otro criterio.

5. Fundamentación defectuosa en el ítem de mantenimiento de autobuses:

ARESEP utilizó el modelo internacional HDM IV (para cálculo de costos de construcción de carreteras). Se aplica una herramienta foránea destinada a otros fines distintos al transporte público por autobuses y la fijan con un tope de un 10% hasta tanto no se dispongan de otro insumo. Deben basarse en estudios técnicos específicos para el caso nacional, pero ARESEP confiesa que no lo hizo.

6. Fundamentación defectuosa en el ítem de mantenimiento de choferes:

Determinan las horas-chofer a partir de los horarios que se prestan; anteriormente se hacía considerando un 1,9 chofer por autobús.

7. Invisibilización de costos esenciales:

Instalaciones: (estacionamiento, talleres de enderezado, pintura, bodegas, oficinas y otros).

Equipo de aseo: (hidrolavadoras, y túneles de lavado y otros).

Equipo de control y seguridad: (contadores electrónicos, identificadores de cédula, cámaras de vigilancia y otros).

Uniformes: para conductores y personal.

Equipo de rescate y supervisión en carretera: vehículo para mecánico y atender unidades en carretera.

Servicio al cliente: (médico de empresa y traslado y atención emergencia).

Servicios públicos: electricidad, agua potable, telefonía fija y móvil y otros.

Insumos de mantenimiento: filtros de aceite, aire, frenos, reparación de chasis y otros.

Personal no considerado: supervisores, despachadores, mecánicos y otros.

Asesorías profesionales: legales, técnicas y auditorías.

Impuestos sobre bienes inmuebles, tasas municipales y nacionales.

8. Demanda normalizada:

El Ente Rector (CTP) indica que la demanda normalizada es una herramienta que proporciona una estimación de demanda para efectos de planificación de esquemas operativos, no así una estimación de demanda para ingresos de la empresa y el uso de estos datos por parte de ARESEP es de su responsabilidad, ya que carece de fundamentación técnica y legal.

9. Demanda Adulto Mayor:

Se adjunta oficio DTE-2017-0505 del CTP y estadísticas del mes de noviembre de 2014 (utilizada por el CTP) que indica que la demanda normalizada de la ruta 1239, contempla los datos de pasajeros de adultos mayores y deberían de excluirse del cálculo tarifario.

Al respecto se da respuesta en los siguientes términos:

Sobre problemas generales de la metodología aplicada, omisión coeficientes, inclusión de coeficientes desactualizados y invisibilización de costos esenciales:

La Intendencia de Transporte aplica la metodología aprobada mediante la resolución de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, número RJD-035-2016 de las 16 horas del 25 de febrero del año 2016, publicada el Alcance Digital N°35 a la Gaceta N° 46 del 07 de marzo del 2016, la cual tiene su asidero legal en la Ley N°7593, siendo dicho acto de aprobación de la metodología, debidamente sustentado, tomando en consideración el debido proceso y el mecanismo de participación ciudadana contemplado en dicha ley. La metodología contempla los elementos de costos y demás rubros (“demanda” de pasajeros) entre otros, así como los mecanismos y procedimientos para calcular las tarifas del servicio de

transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, para todas y cada una de las rutas del país. Se observa en la sección 4 todos los rubros incluidos en dicha metodología, todos propios de la prestación del servicio.

La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales para la prestación del servicio 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 CTP, es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos promedios para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos y cálculo tarifario 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.

En resumen, la metodología considera los costos asociados a la operación y mantenimiento de la ruta con fundamento en el esquema operativo de la ruta, esto es horarios, recorrido acumulado de cada ruta, la cantidad de autobuses autorizados y la edad promedio de la flota, de manera que la fijación tarifaria sobre una determinada ruta es inclusiva y no exclusiva

Sobre la consideración de choferes y mecánicos:

El principal rubro de mano de obra en la operación de una ruta o grupo de rutas lo constituyen los choferes y mecánicos, este es el personal ligado a la labores de operación y mantenimiento, la metodología tarifaria vigente calcula la cantidad de choferes y mecánicos eficientes de acuerdo al esquema operativo autorizado, edad de las unidades y kilometraje recorrido, tomando en cuenta jornadas de trabajo reglamentadas en nuestro marco legal laboral (vacaciones, horas extras, incapacidades, feriados y ausencias).

Esto está definido en los apartados 2.3 y 4.4.2 que en lo que interesa señala:

“Siguiendo los principios de la ciencia y la técnica, se realiza una actualización de coeficientes de choferes, en función de los esquemas operativos de las rutas. Además, se actualiza el cálculo del coeficiente de mecánicos, así como el coeficiente de repuestos y accesorios, basado en los factores de recorrido acumulado de cada ruta y la edad promedio de las unidades de autobús relacionados con estos esquemas operativos. Estos últimos, se derivan a partir de la formulación establecida en el “Highway Development and Management (HDM-IV)”.

Adicional a estos costos, la metodología tarifaria considera también los costos asociados al personal dedicado al control de la operación de una ruta (chequeadores) y al personal administrativo.

La metodología tarifaria no se avoca a revisar las condiciones en que son contratados los empleados por parte de las empresas concesionarias o permisionarias, lo que establece la metodología es el mecanismo por medio del cual se reconocerán los costos relacionados a la operación y mantenimiento de una ruta o grupo de rutas (choferes, mecánicos y chequeadores), así como los costos asociados al personal administrativo para un adecuado desarrollo de la actividad de transporte (apartados 2.3 y 4.4.2).

La metodología toma en cuenta las jornadas de trabajo reglamentadas en nuestro marco legal laboral, así como los aspectos relativos a las vacaciones, horas extras, incapacidades, feriados y ausencias del personal operativo y de mantenimiento para mantener la continuidad del servicio en los horarios autorizados por el CTP (apartado 4.10).

Sobre la demanda normalizada:

Tal como se establece en la metodología vigente, la fuente principal de información del volumen de pasajeros movilizados en una determinada ruta es la información que emana del ente competente en la materia, esto es el CTP. Por otra parte, se indica que se utilizarán los resultados del estudio existente que no tengan una antigüedad mayor a tres años, para el presente caso el dato de demanda de pasajeros proviene de un estudio técnico de la Dirección Técnica del CTP y vertido en el oficio DING-016-0767, por lo que para los efectos del estudio tarifario de oficio de la ruta 1239 cumple con tener una antigüedad que no supere los tres años.

La metodología tarifaria no contempla que se utilice la información estadística reportada por la empresa para el cálculo de la tarifa y existiendo el estudio realizado por el CTP, no se consideró dicha información (artículo 7.12.2 de la Sesión Ordinaria 48-2016 del 12 de octubre de 2016).

Ahora bien, el cálculo de la normalización de demanda de la ruta 1239, parte de los datos estadísticos aportados por la empresa al CTP, en este análisis se consideran los valores de pasajeros mensuales para un periodo de un año, esto con el fin de analizar la estacionalidad de la demanda a lo largo del mismo eliminando los sesgos por temporadas altas o bajas de demanda, lo cual incluye épocas en los meses de noviembre, diciembre, Semana Santa y vacaciones de 15 días. A partir de estos datos se obtiene el comportamiento porcentual mensual. Nótese que el dato de pasajeros mensuales corresponde al dato de pasajeros que efectivamente pagan su pasaje, esto es demostrable si se divide el dato de ingresos entre la tarifa autorizada, esto da como resultado el total de pasajeros que efectivamente pagan su pasaje o lo que se ha denominado llamar demanda neta.

Sobre la Demanda de Adulto Mayor:

Realizado el análisis respectivo y considerando el oficio DTE-2017-0505 de 20 de julio de 2017 (folios 174-175), sobre la herramienta utilizada en el cálculo de la normalización de la demanda; fue necesario solicitar aclaración al CTP (Oficios 1219-IT-2017/22157 de 3/08/2017 y 1277-IT-2017/23383 de 16/08/2017) y cuyo análisis y detalle consta en el apartado B.1.1 de este mismo informe.

- II. Conforme con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es mantener las tarifas de la ruta 1239, tal y como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado 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 1301-IT-2017/23969 del 22 de agosto de 2017 y mantener las tarifas de la ruta 1239 descrita como: Naranjo-San José-Concepción de Naranjo-Bajo Corrales-Naranjo-San José y viceversa, de conformidad con lo establecido en la resolución RIT-023-2017, el detalle se indica a continuación:

Ruta	Descripción	Tarifa regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
1239	SAN JOSÉ-NARANJO EXT.CONCEPCIÓN Y VICEVERSA.		
	San José-Naranjo y viceversa	995	500
	San José-Naranjo ext. Concepción y viceversa.	1220	915

- II. Indicar a la empresa Transportes Naranjo San José S.A. que debe remitir a la ARESEP la información establecida en el punto 4.11.2 de la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”. Para tales efectos, deberá en un plazo máximo de diez días hábiles, presentar a la ARESEP un plan para el cumplimiento de dicha obligación para su aprobación por parte de la Intendencia de Transporte.
- III. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente a la publicación en el Diario La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353.

Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados 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.

NOTIFÍQUESE Y PUBLIQUESE.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O. C. N° 8926-2017.—Solicitud N° 1327-IT.—(IN2017163403).

INTENDENCIA DE ENERGÍA
RIE-095-2017 a las 14:34 horas del 25 de agosto de 2017

**SOLICITUD PRESENTADA POR LA REFINADORA COSTARRICENSE DE
PETRÓLEO S.A. (RECOPE) PARA LA FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE
PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS
HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTE A AGOSTO DE 2017**

ET-051-2017

RESULTANDO:

- I. Que el 30 de julio de 1981, mediante la Ley N.º 6588, se establece que la Refinadora Costarricense de Petróleo (Recope) es la encargada de refinar, transportar y comercializar a granel el petróleo y sus derivados en el país.
- II. Que el 17 de agosto de 1993, mediante la Ley N.º 7356, se establece que la importación, refinación y distribución al mayoreo de petróleo crudo y sus derivados para satisfacer la demanda nacional son monopolio del Estado, por medio de Recope.
- III. Que el 15 de octubre de 2015, mediante resolución RJD-230-2015, publicada en el diario oficial La Gaceta N.º 211 del 30 de octubre de 2015, se estableció 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, modificada por la resolución RJD-070-2016 publicada en el Alcance N.º 70 de la Gaceta N.º 86 del 5 de mayo de 2016.
- IV. Que el 3 de marzo de 2017, la IE mediante la resolución RIE-012-2017, publicada en el Alcance Digital N.º 57 a La Gaceta N.º 52 del 14 de marzo de 2017, aprobó entre otras cosas los otros ingresos prorrateados y la rentabilidad sobre base tarifaria en colones por litro para cada producto para el 2017 (folios 3196 al 3315 del expediente ET-081-2016).
- V. Que el 22 de agosto se reciben el oficio CELEQ-1009-2017, con los certificados de Calidad de los planteles de Recope, correspondiente a los productos Gasolina Superior, Gasolina Regular, y Diésel correspondiente al mes de julio 2017. (folios 225 al 273).

- VI.** Que el 22 de mayo de 2017, Recope mediante el oficio GG-0402-2017 presentó copia de los contratos vigentes para la importación de las gasolinas y el diésel con las características de la normativa de calidad vigente (folios 167 a 224).
- VII.** Que el 26 de mayo de 2017, la IE mediante la resolución RIE-051-2017 resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por Recope contra la resolución RIE-012-2017 y aprobó entre otras cosas el margen de operación de Recope (ET-081-2016).
- VIII.** Que el 20 de junio de 2017, Recope mediante el oficio EEF-0094-2017, remitió información relacionada con el diferencial de precios de mayo 2017 (folios 149 al 150).
- IX.** Que el 20 de julio de 2017, Recope mediante el oficio EEF-0124-2017, remitió información relacionada con el diferencial de precios de junio 2017 (folios 151 al 152).
- X.** Que el 11 de agosto de 2017, Recope mediante los oficios EEF-0149-2017 y GAF-0904-2017 presentó las facturas de importación de combustibles correspondientes a julio y solicitó fijación extraordinaria de precios de los combustibles respectivamente (folios 154 a 166 y del 01 al 134).
- XI.** Que el 14 de agosto de 2017, la IE mediante oficio 1199-IE-2017 otorgó admisibilidad y solicitó proceder con la consulta pública de ley respectiva (folio 135 a 139).
- XII.** Que el 16 de agosto de 2017, Recope mediante el oficio EEF-0151-2017 Recope remitió los precios del asfalto y emulsión (folio 153).
- XIII.** Que el 17 de agosto de 2017, en el Alcance Digital N.º 201 a La Gaceta N° 155, se publicó la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 24 de agosto de 2017 (corre agregado al expediente).
- XIV.** Que el 21 de agosto de 2017, en los diarios de circulación nacional: La Nación, Diario Extra y La Teja, se publicó la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 24 de agosto de 2017 (corre agregado al expediente).
- XV.** El 25 de agosto de 2017, mediante el oficio 2767-DGAU-2017/24254, la Dirección General de Atención del Usuario (DGAU) remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que, vencido el plazo establecido, [...] no se recibieron posiciones [...] (corre agregado al expediente).

- XVI.** Que el 22 de agosto se recibe el oficio CELEQ-1009-2017 correspondiente a los certificados de calidad de los combustibles en los planteles de Recope, para los productos Gasolina RON 95, Gasolina RON 91 y Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre. Folios 225 al 273.
- XVII.** Que el 25 de agosto de 2017, mediante el oficio 1292-IE-2017, la IE, analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos.

CONSIDERANDO

- I. Que del estudio técnico 1292-IE-2017, citado, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD TARIFARIA

De conformidad con la metodología vigente y aplicable al presente asunto, el cálculo del precio de cada uno de los combustibles se debe realizar con fecha de corte al segundo viernes de cada mes -11 de agosto de 2017 en este caso-, con base en las siguientes variables y criterios de cálculo:

1. Precio FOB de referencia (P_{rij})

Se utilizan los precios internacionales de los 15 días naturales anteriores a la fecha de corte de realización del estudio. Los precios están sustentados en el promedio simple de los 11 días hábiles de los precios FOB internacionales de cada uno de los productos derivados del petróleo, tomados de la bolsa de materias primas de Nueva York (NYMEX) -período de cálculo comprendido entre el 27 de julio y 10 de agosto de 2017 ambos inclusive, excepto para el Av-gas que si publica precio los sábados, por lo que se cuenta con 13 registros durante ese mismo período.

De este rango de precios se obtiene un precio promedio por barril para cada tipo de producto. Dicho precio promedio a la fecha de corte se expresa en colones por litro, utilizando 158,987 litros por barril y el tipo de cambio promedio de venta para las operaciones con el sector público no bancario, correspondiente a los 15 días naturales anteriores al segundo viernes de cada mes, calculado por el Banco Central de Costa Rica para efecto de expresarlo en colones. El tipo de cambio promedio utilizado es de ₡575,90/\$,

correspondiente al período comprendido entre el 27 de julio al 10 de agosto de 2017 ambos inclusive.

Resumen de los Pr_{ij}

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

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

Producto	Pr _{ij}	Pr _{ij}	Diferencia	Pr _{ij}	Pr _{ij}	Diferencia
	(\$/bbl)	(\$/bbl)		(¢/l) ¹	(¢/l) ²	
	RIE-080-2017	propuesta	(\$/bbl)	RIE-080-2017	propuesta	(¢/l)
Gasolina RON 95	63,68	70,73	7,05	229,77	256,19	26,42
Gasolina RON 91	61,90	67,81	5,91	223,35	245,64	22,29
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	59,16	67,80	8,64	213,46	245,59	32,13
Diésel 15 ppm de azufre	60,03	67,40	7,37	216,58	244,14	27,56
Diésel para generación termoeléctrica	53,50	59,67	6,17	193,02	216,16	23,14
Diésel marino	69,19	72,99	3,80	249,65	264,38	14,73
Keroseno	57,37	64,91	7,54	207,01	235,14	28,13
Búnker	43,08	46,38	3,30	155,42	168,00	12,58
Búnker de bajo azufre	49,86	54,79	4,93	179,88	198,45	18,57
IFO 380	42,46	43,02	0,56	153,22	155,83	2,61
Asfalto	41,89	43,16	1,27	151,14	156,34	5,20
Diésel pesado o gasóleo	48,83	53,72	4,89	176,19	194,60	18,41
Emulsión asfáltica rápida (RR)	27,27	28,35	1,08	98,41	102,68	4,27
Emulsión asfáltica lenta (RL)	27,16	28,05	0,89	97,98	101,62	3,64
LPG (70-30)	27,41	32,98	5,57	98,89	119,47	20,58
LPG (rico en propano)	25,68	31,19	5,51	92,67	113,00	20,33
Av-Gas	109,31	116,02	6,71	394,41	420,26	25,85
Jet fuel A-1	57,37	64,91	7,54	207,01	235,14	28,13
Nafta Pesada	51,35	56,45	5,10	185,29	204,47	19,18

Factor de conversión 1 barril = 158,987 litros

¹ Tipo de cambio promedio: ¢573,64/US\$

² Tipo de cambio promedio: ¢575,90/US\$

Fuente: Intendencia de Energía.

Como se aprecia en el cuadro anterior, al comparar los precios promedio internacionales de esta propuesta respecto a los utilizados en la última fijación, se registró un aumento en el precio de todos los productos terminados que importa Costa Rica, fenómeno que se explica por el fuerte incremento en la demanda de dichos productos en los Estados Unidos, provocando una disminución en el nivel de inventarios tanto de gasolinas como de productos destilados.

Para el caso del precio de referencia del diésel para uso Automotriz de 50 ppm de azufre, se actualizó el valor del ajuste por concepto de calidad, según se

establece en 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, mediante la resolución RJD-230-2015 del 15 de octubre de 2015.

Con respecto a lo anterior, el valor del ajuste por calidad es de \$0,40/BBL, dicho monto tiene sustento en el concurso internacional CI-06-2017, donde RECOPE adjudica a las empresas PBF Holding Company LLC y Atlantic Trading & Marketing Inc como proveedoras de dicho combustible durante el periodo de junio a octubre de 2017, dicha información fue remitida por Recope mediante el oficio GG-0402-2017 del 22 de mayo de 2017.

La diferencia entre el cálculo presentado por Recope y el obtenido por esta Intendencia se explica por el hecho de que en la propuesta remitida se calcularon los promedios del precio internacional del asfalto y la emulsión asfáltica utilizando una serie de datos incompleta, mientras que la IE al momento de resolver, ya cuenta con los datos completos para el periodo considerado en el cálculo tarifario.

El 25 de abril de 2016, mediante la resolución RJD-070-2016, publicada en el Alcance N.º 70 de la Gaceta N.º 86 del 5 de mayo de 2016, se modificó la referencia del Asfalto descrita en la tabla 1 de la metodología vigente, leyéndose correctamente: [...] Selling Prices Asphalt Cement, Gulf Coast, Area Barge y/o Asphalt Cement Texas/Louisiana Gulf. Dato puede ser proporcionado por Recope. [...]

El 16 de agosto de 2017, mediante el oficio EEF-0151-2017, Recope proporciona los precios del asfalto y emulsión, para esta fijación tarifaria y de conformidad con lo dispuesto en la resolución RJD-070-2016, la IE utiliza como referencia los precios FOB internacional del Asfalto de "Selling Prices Asphalt Cement, Gulf Coast/Mid-South, Area Barge", publicados en la revista Potem & Partners con reporte semanal.

Dichos precios se encuentran expresados en dólares de los Estados Unidos por tonelada corta (por sus siglas en inglés US\$/ST). No obstante, con el objetivo de expresar los precios internacionales en dólares de los Estados Unidos (US\$) por barril, esta Intendencia toma un factor de conversión de la densidad del asfalto de 5,545 barril/tonelada corta, tras utilizar una densidad promedio anual de 1,0292 g/cm³ a 25°C, obtenida de los análisis fisicoquímicos del producto muestreado durante el 2016 en el plantel de Moín, a través del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), como parte del Programa de evaluación de calidad de los combustibles en planteles de Recope que lleva a cabo la Intendencia de Energía. Dicha información es de acceso público por medio de la página web de la Aresep, a través del Informe de calidad de los productos de planteles de Recope, año 2016.

La ecuación utilizada para determinar el factor de conversión fue:

$$(1 \text{ L}/1,0292 \text{ kg}) * (907,18 \text{ kg}/1 \text{ ton}) * (1 \text{ gal}/3,785 \text{ L}) * (1 \text{ barril}/42 \text{ gal}) = 5,545 \text{ barril}/\text{ton}$$

2. Margen de operación de Recope (K), otros ingresos prorrateados y rentabilidad sobre base tarifaria por producto

En la resolución RIE-012-2017, publicada en el Alcance Digital N.º 57 a La Gaceta N.º 52 del 14 de marzo de 2017, se aprobó entre otras cosas los otros ingresos prorrateados y la rentabilidad sobre base tarifaria para cada producto en colones por litro para el 2017 y mediante la resolución RIE-051-2017 que resolvió el recurso de revocatoria contra la RIE-012-2017, se aprobó el margen de operación de Recope K, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 2
Cálculo de componentes de precio por producto 2017
(colones por litro)

Producto	K	OIP _{i,a}	RSBT _i
Gasolina RON 95	34,792	-0,03	8,29
Gasolina RON 91	34,398	-0,03	8,18
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	34,907	-0,03	8,32
Diésel 15 ppm de azufre	34,907	0,00	0,00
Diésel para generación termoeléctrica	34,839	0,00	0,00
Diésel marino	29,528	0,00	0,00
Keroseno	39,822	-0,03	7,19
Búnker	57,698	-0,03	6,38
Búnker bajo azufre	44,924	-0,03	5,06
IFO-380	27,894	-0,03	0,00
Asfaltos	91,136	-0,03	12,96
Diésel pesado	33,933	-0,03	11,53
Emulsión Asfáltica RR	67,774	-0,03	16,41
Emulsión Asfáltica RL	68,964	-0,03	16,41
LPG (mezcla 70-30)	51,853	-0,03	10,18
LPG (rico en propano)	47,224	0,00	0,00
Av-gas	213,649	-0,03	25,36
Jet fuel A-1	67,708	-0,03	11,26
Nafta pesada	28,919	-0,03	4,42

Fuente: Intendencia de Energía.

3. Ventas estimadas

En el ET-051-2017 anexo N.º 3C, Recope presenta una explicación detallada sobre el procedimiento seguido para realizar la estimación de las ventas por producto de agosto a noviembre 2017. El Área de Información y Mercados de la Intendencia de Energía, hizo una evaluación de esta estimación y como resultado, se concluyó que la metodología utilizada por Recope es más precisa que la que se obtiene directamente de la aplicación del FORECAST PRO,

considerando que los ajustes realizados minimizan la diferencia entre ventas reales y estimadas.

Por lo anterior en el cálculo de los subsidios se utilizan las estimaciones de ventas propuestas por Recope.

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

De acuerdo con la metodología vigente, el diferencial de precios $Da_{i,j}$ que se debe incorporar a los precios de los combustibles bimestralmente, se origina 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 , dividido entre el total de ventas estimadas por producto i para el periodo de ajuste j . Y se calcula utilizando las ecuaciones del apartado 5.6 de la metodología.

Los cálculos de esta variable se basaron en la información suministrada mediante los oficios EEF-0094-2017 y EEF-0124-2017 y no se evidencian diferencias sustanciales con los resultados propuestos por Recope.

Cuadro N.º 3
Cálculo del diferencial de precios por litro

Producto	Monto (¢ / litro) (*)
Gasolina RON 95	(14,54)
Gasolina RON 91	(18,17)
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	(2,95)
Asfalto	(12,26)
LPG (mezcla 70-30)	(0,98)
Jet fuel A-1	17,50
Búnker	(4,48)
Búnker bajo azufre	
Av-gas	(24,89)

(*) Los montos negativos corresponden a rebajas en las tarifas.

Fuente: Intendencia de Energía.

5. Subsidios

a. Flota pesquera nacional no deportiva

De acuerdo con la aplicación de la Ley N.º 9134 de Interpretación Auténtica del artículo 45 de la Ley 7384, creación del Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura, y sus reformas, de 16 de marzo de 1994 y del artículo 123 de la Ley de Pesca y Acuicultura N.º 8436 y sus reformas de 1 de marzo de 2005 y lo establecido en la resolución RJD-230-2015, se actualiza en los precios de los combustibles, el subsidio a la flota pesquera, calculado con base en la facturación real de compra de combustible de julio de 2017.

Determinación del Si a aplicar a las tarifas vigentes:

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

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

i. Margen de Recope:

El precio plantel del diésel y la gasolina para venta al sector pesquero nacional no deportivo debe contemplar, únicamente: flete marítimo, seguro marítimo y costos de trasiego, almacenamiento, distribución; éstos de acuerdo con la última información disponible, en este caso, el estudio ordinario. De conformidad con el método de cálculo del subsidio para pescadores, primero se calcula cada uno de los componentes de costo del margen absoluto de ambos productos - gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre - determinados en el estudio ordinario de margen de Recope. Se obtiene como resultado los nuevos valores a incorporar al margen ajustado de pescadores, tal y como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

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

Gasolina RON 91

Componente del margen	Margen total	Margen ajustado pescadores
<i>Margen de Comercializador (Platt's) ¢/L</i>	2,49	
Flete marítimo ¢/L	5,24	5,24
Seguro marítimo ¢/L	0,14	0,14
<i>Costo marítimo ¢/L</i>	0,38	
<i>Pérdidas en tránsito \$/bbi</i>	-0,31	
Costos de trasiego almacenamiento y distribución	10,02	10,02
<i>costos de gerencias de apoyo</i>	10,17	
<i>Inventario de Seguridad en producto terminado</i>	0,00	
<i>Inversión (depreciación)</i>	5,46	
<i>Costos por demoras en embarques</i>	0,59	
<i>Transferencias</i>	0,23	
Total	34,40	15,40

Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre

Componente del margen	Margen total	Margen ajustado pescadores
Margen de Comercializador (Platt's) ¢/L	2,49	
Flete marítimo ¢/L	5,24	5,24
Seguro marítimo ¢/L	0,14	0,14
Costo marítimo ¢/L	0,37	
Pérdidas en tránsito \$/bbl	0,09	
Costos de trasego almacenamiento y distribución	10,21	10,21
costos de gerencias de apoyo	10,17	
Inventario de Seguridad en producto terminado	0,00	
Inversión (depreciación)	5,38	
Costos por demoras en embarques	0,59	
Transferencias	0,23	
Total	34,91	15,59

Nota: El margen total es el margen de comercialización de Recope determinado en la resolución RIE-051-2017, el margen ajustado a pescadores refleja los únicos tres costos listados anteriormente de conformidad con la Ley N.º 9134.

Por consiguiente, las tarifas propuestas de gasolina RON 91 incluirían un margen de operación de ¢34,40 por litro, mientras que el cargo por margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ¢15,40 por litro, generando un diferencial de ¢19,00 por litro.

Para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, las tarifas propuestas incluirían un margen de operación de ¢34,91 por litro, mientras que el margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ¢15,59 por litro, generando un diferencial de ¢19,31 por litro.

ii. Monto de la factura de compra del combustible:

Se calculan las diferencias entre los precios FOB vigentes a la fecha de este informe y los precios promedio simple facturados de los embarques recibidos en julio de 2017, según facturas –folios del 154 al 166 y 1 al 134.

Cuadro N.º 5
Diferencia entre el P_{rij} y el precio facturado
(Facturas julio 2017)

Facturas pagadas en el último mes	Producto	Fecha de factura	\$ / bbl	Bbls	Total \$	Beneficiario	Embarque
	Diésel 50 ppm de azufre	18/07/2017	\$57,77	227.456,85	13.141.069,20	Atlantic Trading & Marketing, Inc	066D022017
	Diésel 50 ppm de azufre	27/07/2017	\$61,02	297.379,08	18.146.833,65	PBF Holding Company LLC	070P022017
	Gasolina RON 91	07/07/2017	\$55,25	150.320,38	8.304.719,97	Lukoil Pan Americas, LLC	061M022017
	Gasolina RON 91	13/07/2017	\$59,00	157.515,37	9.293.658,86	Lukoil Pan Americas, LLC	068M032017
Diferencial de precios promedio							
Producto	Pri promedio facturado \$	Pri vigente \$	dif /bbl \$	dif /L \$	dif /L ¢ (*)		
Diésel 50 ppm de azufre	\$59,61	\$59,16	\$0,45	\$0,00	1,65		
Gasolina RON 91	\$57,17	\$61,90	-\$4,73	-\$0,03	-17,15		

(*) Tipo de cambio promedio: ¢575,90/US\$

iii. *Subsidio por litro de julio 2017:*

Como resultado de lo anterior, el siguiente cuadro muestra el subsidio por litro para la gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre que vende Recope a la flota pesquera nacional no deportiva identificando el monto para cada ítem considerado:

Cuadro N.º 6
Cálculo del subsidio para la gasolina RON 91 y el Diésel para uso automotriz
de 50 ppm de azufre para la flota pesquera nacional no deportiva
-julio de 2017-
(colones por litro)

Componentes del $SC_{i,j}$ de gasolina RON 91 pescadores		Componentes del $SC_{i,j}$ de Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	
Pri -facturación-	-17,15	Pri -facturación-	1,65
K	-19,00	K	-19,31
$SC_{i,j}$	-36,14	$SC_{i,j}$	-17,67

Asignación del subsidio cruzado a otros combustibles:

De conformidad con la resolución RJD-230-2015, 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 conformidad con la ecuación 18 de la metodología vigente.

Dicha ecuación 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.

Cálculo del valor total del subsidio

Una vez obtenido el monto del subsidio para pescadores por litro de gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, éste se multiplica por las ventas reales de esos productos durante julio de 2017, con el fin de determinar el monto real a subsidiar. Adicionalmente, debido a que las ventas estimadas a pescadores, para el mes en que se va a recuperar el subsidio, en este caso setiembre 2017, son diferentes a las que generaron el monto subsidiado (julio), es necesario ajustar el monto del subsidio por litro, para cada uno de los productos que consume la flota pesquera nacional no deportiva. El monto por litro a subsidiar, una vez restado el ajuste, se obtuvo de dividir el monto real a subsidiar entre las ventas estimadas de cada producto. Como resultado, el monto por litro a subsidiar, en agosto para la gasolina RON 91 para pescadores es de ¢36,78 y para el diésel para uso automotriz de pescadores ¢18,53, tal y como se detalla a continuación.

Cuadro N.º 8
Cálculo del subsidio total a la flota pesquera nacional no deportiva
(colones)

Subsidio	Subsidio por litro julio	Monto del subsidio por litro a trasladar en setiembre	Ventas reales a pescadores julio¹	Subsidio a pescadores
Gasolina RON 91	-36,14	-36,78	569 507	-20 583 495
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	-17,67	-18,53	2 158 880	-38 140 014
Total			2 728 387,00	-58 723 509

1/ Ventas reales suministradas por Recope.

De conformidad con el cuadro anterior, el subsidio total a pescadores asciende a ¢58 723 509 durante julio de 2017.

Una vez obtenido este monto se distribuye proporcionalmente, según las ventas estimadas de setiembre de 2017 de todos los demás productos que expende Recope, con el fin de obtener el valor total del subsidio ($PS_{i,j}$), tal y como se muestra a continuación:

Cuadro N.º 9
Cálculo de la asignación del subsidio por producto

Producto	Recope: ventas julio 2017 ^a		Subsidio total ^c	Ventas setiembre 2017 ^d	Subsidio €/litro
	Litros	Relativo ^b			
Gasolina RON 95	55 316 464	20,31	11 925 545	52 369 841	0,23
Gasolina RON 91	52 438 902	19,25	11 305 178	50 318 273	0,22
Gasolina RON 91 pescadores	569 507		-20 583 495	559 634	-36,78
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	97 907 718	35,94	21 107 691	95 957 876	0,22
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	2 158 880		-38 140 014	2 058 405	-18,53
Diésel para generación termoeléctrica	0	0,00	0	0	-
Keroseno	718 262	0,26	154 848	670 607	0,23
Búnker	8 100 475	2,97	1 746 362	8 628 701	0,20
Búnker de bajo azufre		0,00	0	0	-
Ifo-380	0	0,00	0	0	-
Asfalto	9 113 919	3,35	1 964 848	7 246 627	0,27
Diésel pesado o gasóleo	1 039 136	0,38	224 025	798 910	0,28
Emulsión asfáltica rápida (RR)	946 062	0,35	203 959	857 417	0,24
Emulsión asfáltica lenta (RL)	0	0,00	0	87 443	0,00
LPG (70-30)	25 875 752	9,50	5 578 492	25 468 287	0,22
Av-Gas	162 925	0,06	35 125	131 959	0,27
Jet Fuel -A1	20 768 523	7,62	4 477 436	15 955 299	0,28
Nafta pesada	0	0,00	0	0	-
Total	275 116 525	100,00	0	261 109 279	

a/ Ventas reales tomadas de los reportes mensuales de ventas de Recope.

b/ No incluye ventas a pescadores.

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

d/ Ventas estimadas ET-051-2017, anexo 3C.

Fuente: Intendencia de Energía.

b. Política sectorial mediante Decreto Ejecutivo N.º 39437-MINAE

Al actualizarse en este estudio tarifario las variables consideradas para mantener la relación con respecto al precio internacional similar a la vigente en el período 2008-2015 que indica la Política Sectorial dictada mediante Decreto Ejecutivo N.º 39437-MINAE, se debe recalcular el subsidio correspondiente:

Cuadro N.° 10
Porcentaje promedio del P_{rij} sobre el precio plantel, 2008-2015

Producto	Porcentaje promedio P_{rij} en PPC_i 2008-2015	Precio FOB	Precio plantel sin impuesto con nueva metodología	Precio plantel manteniendo la relación	Subsidio
Búnker	86,00	168,00	228,64	195,41	-33,23
Búnker de bajo azufre	85,00	198,45	249,24	233,80	-15,44
Asfalto	85,00	156,34	249,22	184,49	-64,73
Emulsión asfáltica rápida RR	85,00	102,68	187,99	121,31	-66,68
Emulsión asfáltica lenta RL	85,00	101,62	187,90	120,06	-67,84
LPG (70-30)	86,00	119,47	181,56	138,56	-43,00
LPG (rico en propano)	89,00	113,00	161,06	126,72	-34,34

El valor total se obtuvo multiplicando el valor del subsidio para cada producto por las ventas estimadas para setiembre de 2017, el monto total a subsidiar asciende a ¢ 1 913 917 294,30 tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.° 11
Valor total del subsidio por producto

Producto	Subsidio cruzado	Ventas estimadas setiembre 2017	Valor total del subsidio
Búnker	-33,23	8 628 701,45	(286 734 972,93)
Búnker de bajo azufre	-15,44	-	-
Asfalto	-64,73	7 246 627,46	(469 066 836,07)
Emulsión asfáltica rápida RR	-66,68	857 416,89	(57 170 745,87)
Emulsión asfáltica lenta RL	-67,84	87 442,85	(5 932 345,34)
LPG (70-30)	-43,00	25 468 286,52	(1 095 012 394,08)
LPG (rico en propano)	-34,34	-	-
Total			(1 913 917 294,30)

Según la política sectorial y la metodología vigente, este monto debe ser distribuido entre los demás productos no subsidiados, proporcionalmente a las ventas estimadas para setiembre de 2017.

Cuadro N.° 12
Cálculo de la asignación del subsidio según la política sectorial, setiembre 2017

Producto	Ventas estimadas (en litros) setiembre 2017	Valor relativo	Total del subsidio (en colones)	Asignación del subsidio (¢/L)
Gasolina RON 95	52 369 840,84	24,22	463 599 733,65	8,85
Gasolina RON 91	50 318 272,59	23,27	445 438 393,49	8,85
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	95 957 875,75	44,38	849 459 248,38	8,85
Diésel 15 ppm de azufre	-	0,00	-	0,00
Diésel para generación termoeléctrica	-	0,00	-	0,00
Diésel marino	-	0,00	-	0,00
Keroseno	670 607,17	0,31	5 936 495,10	8,85
Búnker	8 628 701,45		-	
Búnker de bajo azufre	-		-	
IFO 380	-	0,00	-	
Asfalto	7 246 627,46		-	
Diésel pesado o gasóleo	798 909,68	0,37	7 072 282,57	8,85
Emulsión asfáltica rápida RR	857 416,89		-	
Emulsión asfáltica lenta RL	87 442,85		-	
LPG (70-30)	25 468 286,52		-	
LPG (rico en propano)	-		-	
Av-Gas	131 959,21	0,06	1 168 158,12	8,85
Jet fuel A-1	15 955 299,37	7,38	141 242 983,00	8,85
Nafta Pesada	-	0,00	-	
Total	258 491 239,77	100	1 913 917 294,30	
Total (sin ventas de subsidiados)	216 202 764,60			

VARIABLES CONSIDERADAS Y RESULTADOS

El siguiente cuadro muestra el resumen de las variables que componen los precios en plantel de distribución de Recope:

Cuadro N.º 13

Precio plantel sin impuesto final con las variables consideradas

PRODUCTO	Precio FOB Actual ⁽¹⁾	Precio FOB Actual	Margen de operación de Recope	Otros ingresos	Otros ingresos prorrateados	Diferencial de precio	Ajuste por gastos de operación	Ajuste por otros ingresos	Canon de regulación	Subsidio específico	Pescadores			Política Sectorial			Precio Plantel (sin impuesto)
											Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Rendimiento sobre base tarifaria		
	\$/ bbl	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro
Gasolina RON 95	70,73	256,19	34,79	0,00	-0,03	-14,54	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,22	0,00	8,85	8,29	294,61	
Gasolina RON 91	67,81	245,64	34,40	0,00	-0,03	-18,17	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,22	0,00	8,85	8,18	279,92	
Gasolina RON 91 pescadores	67,81	245,64	34,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-36,78	-36,78	0,00	0,00	0,00	243,26	
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	67,80	245,59	34,91	0,00	-0,03	-2,95	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,23	0,00	8,85	8,32	295,77	
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	67,80	245,59	34,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-18,53	-18,53	0,00	0,00	0,00	261,97	
Diésel 15 ppm de azufre	67,40	244,14	34,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	279,89	
Diésel para generación termoeléctrica	59,67	216,16	34,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	251,84	
Diésel marino	72,99	264,38	29,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	294,75	
Keroseno	64,91	235,14	39,82	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,22	0,00	8,85	7,19	292,03	
Búnker	46,38	168,00	57,70	0,00	-0,03	-4,48	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,24	-33,23	0,00	6,38	195,41	
Búnker de bajo azufre	54,79	198,45	44,92	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	-15,44	0,00	5,06	233,80	
IFO 380	43,02	155,83	27,89	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	184,53	
Asfalto	43,16	156,34	91,14	0,00	-0,03	-12,26	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,24	-64,73	0,00	12,96	184,49	
Diésel pesado o gasóleo	53,72	194,60	33,93	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,20	0,00	8,85	11,53	249,93	
Emulsión asfáltica rápida RR	28,35	102,68	67,77	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,31	-66,68	0,00	16,42	121,31	
Emulsión asfáltica lenta RL	28,05	101,62	68,96	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,09	-67,84	0,00	16,42	120,06	
LPG (mezcla 70-30)	32,98	119,47	51,85	0,00	-0,03	-0,98	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,22	-43,00	0,00	10,18	138,56	
LPG (rico en propano)	31,19	113,00	47,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	-34,34	0,00	0,00	126,72	
Av-Gas	116,02	420,26	213,65	0,00	-0,03	-24,89	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,20	0,00	8,85	25,36	644,23	
Jet fuel A-1	64,91	235,14	67,71	0,00	-0,03	17,50	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,23	0,00	8,85	11,26	341,49	
Nafta Pesada	56,45	204,47	28,92	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,42	238,62	

⁽¹⁾ Fuente: Platts, a excepción del IFO 380, asfalto, diésel marino y emulsión asfáltica.

Tipo de cambio promedio: ¢575,90 Nota: Las diferencias en los decimales se deben a efectos de redondeo.

6. Impuesto único

De acuerdo al Decreto Ejecutivo N.º 40521-H del 7 de julio de 2017, publicado en el Alcance N.º 185 a La Gaceta N.º 144 del 31 de julio de 2017, el impuesto único a los combustibles es el siguiente:

Cuadro N.º 14
Impuesto único a los combustibles

Tipo de combustible	Impuesto en colones por litro
Gasolina súper	248,75
Gasolina plus 91	237,75
Diésel 50 ppm de azufre	140,50
Asfalto	48,25
Emulsión asfáltica	36,00
Búnker	23,00
LPG -mezcla 70-30	48,25
Jet A-1	142,50
Av-gas	237,75
Keroseno	67,75
Diésel pesado	46,25
Nafta pesada	34,25

Fuente: Decreto Ejecutivo N.º 40521-H, publicado en el Alcance N.º 185 a La Gaceta N.º 144 del 31 de julio de 2017

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

La fijación del precio plantel de Recope en puertos y aeropuertos está dada por una banda. El rango está limitado por el cálculo de una desviación estándar, calculada con base en los últimos 300 datos de precios FOB en dólares por barril tomados de Platt's. Para el caso del Jet fuel A-1 los valores son tomados de la referencia pipeline de acuerdo al fundamento dado en la resolución RJD-230-2015. Para el Av-gas se considera el promedio de las referencias Borger TX (código DA398KS), Pasadena Tx (código DA416ZX) y Baton Rouge LA (código DA115KS) y para el IFO- 380 la información es suministrada por Recope.

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

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

Cuadro N.° 15
Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel

Producto	Desviación estándar \$ / lit	Desviación estándar ¢ / lit	Prij ¢ / lit	Ki ¢ / lit	Di ¢ / lit	PS pesquera ¢ / lit	PS Sectorial ¢ / lit	Precio al consumidor	
								Límite inferior ¢ / lit	Límite Superior ¢ / lit
IFO-380	0,03	20,09	155,83	27,89	0,00	0,00	0,00	164,50	204,68
AV – GAS	0,03	16,12	420,26	213,65	-24,89	0,20	8,85	628,18	660,41
JET FUEL A-1	0,03	15,86	235,14	67,71	17,50	0,23	8,85	325,69	357,41

Tipo de cambio promedio: ¢575,90/US\$

La variación entre el cálculo presentado por Recope y el obtenido por esta Intendencia responde a la diferencia en el efecto de los subsidios a calcular.

8. Diésel 15 ppm

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

Cuadro N.° 16
Precio del diésel 15 ppm de azufre
-en colones por litro-

DIÉSEL 15 PPM DE AZUFRE	Precio Plantel sin Impuesto	Precio Consumidor final ¹
Precio en plantel		420,39
Precio en estación de servicio ²	279,89	477,00
Precio de venta para el comercializador sin punto Fijo ³		424,13

¹ Con impuesto.

² Incluye un margen de comercialización total de 48,3128/litro y flete promedio de 7,8642/litro.

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

9. Márgenes de comercialización

Según la resolución RIE-062-2013, publicada en el Alcance Digital N.° 118 a La Gaceta N.° 124 el 28 de junio de 2013, el margen de comercialización para estaciones de servicio mixtas y marinas a partir del 1 de mayo de 2015, se estableció en ¢48,3128 por litro.

El margen de comercialización del distribuidor sin punto fijo de venta -peddler- fue establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996, en un monto de ¢3,746 por litro.

Para el caso del flete de productos limpios, se fijó un monto promedio de ¢7,8642 por litro, mediante resolución RIE-029-2014 publicada en La Gaceta N.° 112 del 12 de junio de 2014. Para el caso del jet-fuel y el Av-gas, se estableció un margen de comercialización para la estación de servicio -con flete incluido- de ¢15,2393 por litro, mediante resolución RIE-029-2014.

Para el caso del flete de productos negros -sucios-, se considera la fórmula establecida en resolución RIE-079-2014 del 24 de octubre de 2014 publicada en el Alcance digital N.º 61 a La Gaceta N.º 208 del 29 de octubre de 2014.

Según la resolución RIE-048-2015, 2015 publicada en el Alcance Digital N.º 28 a La Gaceta N.º 82 del 29 de abril de 2015, el margen de comercialización para el envasador de GLP, se estableció en ϕ 54,033 por litro.

Según la resolución RIE-008-2017 del 23 de febrero de 2017, publicada en el Alcance Digital N.º 47 a La Gaceta N.º 43 del 1 de marzo de 2017, el margen de comercialización para el distribuidor y agencia de GLP, se estableció en ϕ 52,097 por litro y el margen de detallista de GLP se estableció en ϕ 59,906 por litro.

III. PRODUCTOS CON CALIDAD INTE 41-01-01:2016 e INTE 41-01-03:2016

En el Decreto Ejecutivo N.º 39219-Minae publicado en La Gaceta N.º 200 del 15 de octubre de 2015 y la Directriz N.º 056-MINAE, publicada en el Alcance Digital N.º 256 a La Gaceta N.º 217 del 11 de noviembre de 2016, se promueve la normalización de la calidad de las gasolinas y el diésel bajo el estándar internacional Euro IV, tomando como referencia las especificaciones establecidas en las normativas nacionales INTE 41-01-01-2016 para las gasolinas e INTE 41-01-03-2016 para el diésel.

En consecuencia, la Intendencia de Energía en la resolución RIE-012-2017 del 3 de marzo de 2017, la cual fue publicada en el Alcance Digital N.º 57 a La Gaceta N.º 52 del 14 de marzo de 2017, dispuso sobre este tema:

[...] III. Aprobar las referencias del precio internacional para los productos ajustados por calidad con las siguientes características o en su efecto con sus homologaciones:

Referencias para las gasolinas y diésel ajustados por calidad

PRODUCTO	REFERENCIA	CÓDIGO DE PRODUCTO (PLATT'S)
Gasolina RON 95 –ajustada por calidad-	Unleaded midgrade 89 octanos (R+M)/2 ajustado por calidad.	PGAA00
Gasolina RON 91 –ajustada por calidad-	Regular unleaded 87 octanos (R+M)/2 ajustado por calidad	PGACT00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre –ajustado por calidad-	Cetane of min 40, Sulfur of max 10 ppm, Gravity of min 30 API, Flash point of 130° F ajustado por calidad.	AATGY00

En este acto únicamente se aprueba la referencia que se utilizará en una fijación extraordinaria para definir el precio de estos combustibles. [...]

[...] XII. Indicarle a Recope que:

d. Una vez formalizados los contratos con los proveedores para la importación de los productos con las nuevas especificaciones técnicas, se le otorga un plazo de 8 días hábiles para remitir copia de dichos documentos a esta Intendencia. Cuando Recope remita esta copia en la fijación extraordinaria siguiente, se podrán definir los precios para estos productos, manteniendo las demás variables de la ecuación con los valores que correspondan a los productos homologados con estos, no obstante lo anterior, no podrán ser cobrados a los usuarios finales hasta que se cuente con un certificado de calidad ratificado por esta Autoridad Reguladora, que evidencie que dichos productos van a ser distribuidos con la calidad especificada en los reglamentos técnicos pertinentes. [...]

Recope acatando lo dispuesto en los documentos citados supra, mediante el concurso internacional CI-06-2017 adjudicó a las empresas PBF Holding Company LLC, Atlantic Trading & Marketing Inc y Lukoil Pan Americas LLC, como proveedoras de gasolinas y diésel ajustados por calidad Euro IV, durante el periodo de junio a octubre de 2017, dicha información fue remitida por Recope a la Intendencia mediante el oficio GG-0402-2017 del 22 de mayo de 2017 (folios 167 al 224).

En apego a lo dispuesto, se muestran los ajustes al precio internacional por concepto de calidad para los productos con calidad Euro IV, que se sustentan en la información de las empresas proveedoras:

Cuadro N.° 17
Ajuste por calidad Euro IV

Productos	Proveedor	Ajuste indicado por el Proveedor	Ajuste a solicitar por RECOPE
Gasolina RON 95 Euro IV Gasolina RON 91 Euro IV	Lukoil Pan Americas LLC	Entre 1 cpg y 2 cpg	1,5 cpg (USD 0,63 por barril)
Diésel ultra bajo azufre Euro IV	Atlantic Trading and Marketing Inc.	Entre 1,40 cpg y 1,70 cpg	0,96 cpg (USD 0,40 por barril)
Diésel ultra bajo azufre Euro IV	PBF Holding Company LLC	15 cpb (3,36 cpg)	

(1) cpg: Centavos de dólar de EE. UU. por galón.

(2) cpb: Centavos de dólar de EE. UU. por barril.

Al incorporar este ajuste en los precios internacionales y mantener constantes todas las demás variables, se modifican los precios de estos productos en toda la cadena de comercialización, esto quiere decir, tanto en plantel de distribución como en estaciones de servicio con y sin punto fijo de venta. Tal y como se muestra a continuación:

Cuadro N.° 18
Precio plantel sin impuesto final con las variables consideradas

PRODUCTO	Precio FOB Actual ⁽¹⁾	Precio FOB Actual	Margen de operación de Recope	Otros ingresos	Otros ingresos prorrateados	Diferencial de precio	Ajuste por gastos de operación	Ajuste por otros ingresos	Canon de regulación	Subsidio específico	Pescadores			Política Sectorial		Rendimiento sobre base tarifaria	Precio Plantel (sin impuesto)
											Subsidio cruzado	Subsidio	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio		
											€/ litro	€/ litro	€/ litro	€/ litro	€/ litro		
Gasolina RON 95 Euro IV	71,36	258,47	34,79	0,00	-0,03	-14,54	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,22	0,00	8,85	8,29	296,89	
Gasolina RON 91 Euro IV	68,44	247,92	34,40	0,00	-0,03	-18,17	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,22	0,00	8,85	8,18	282,20	
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre Euro IV	67,80	245,59	34,91	0,00	-0,03	-2,95	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,23	0,00	8,85	8,32	295,77	

⁽¹⁾ Fuente: Platt's.

Tipo de cambio promedio: ¢575,90

a. Precios en planteles de abasto:

**PRECIOS PLANTEL RECOPE
-colones por litro-**

Producto	Precio sin impuesto	Precio con impuesto ⁽³⁾
Gasolina RON 95 Euro IV	296,89	545,64
Gasolina RON 91 Euro IV	282,20	519,95
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre Euro IV	295,77	436,27

b. Precios a la flota pesquera nacional no deportiva:

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

Producto	Precio Platel sin impuesto
Gasolina RON 91 Euro IV	245,54
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre Euro IV	261,97

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

c. Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo:

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

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Gasolina RON 95 Euro IV	602,00
Gasolina RON 91 Euro IV	576,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre Euro IV	492,00

⁽¹⁾ Redondeado al colón más próximo.

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

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

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Gasolina RON 95 Euro IV	549,39
Gasolina RON 91 Euro IV	523,69
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre Euro IV	440,01

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

En lo que respecta al certificado de calidad requerido, con base en el Programa de Evaluación de la Calidad de los Hidrocarburos de la ARESEP, se concluye que los resultados obtenidos en las inspecciones realizadas durante julio de 2017 (adjunto en el Anexo N.º4) en cada uno de los planteles de venta y distribución de Recope (Moín, El Alto, La Garita y Barranca), los combustibles gasolina RON 95, gasolina RON 91 y diésel, cumplen con los estándares de calidad correspondientes a lo establecido en la normativa nacional INTE 41-01-01-2016 (gasolina RON 95 y gasolina RON 91) e INTE 41-01-03 (diésel).

Se aclara que las normas INTE contienen parámetros que no están incorporados actualmente en el Programa de Calidad, con el cual se analizan los parámetros establecido en los Reglamentos Técnicos Centroamericanos. Dichos análisis son los siguientes:

Para gasolina RON 91 y gasolina RON 95:

Estabilidad de oxidación

Contenido de fósforo

Contenido de hierro

Contenido de manganeso

Número de octano de motor (MON)

Para diésel:

Residuo de carbón ramsbottom

Punto de escurrimiento

Punto de enturbamiento

Lubricidad

Conductividad

*Contenido de FAME
Contenido de manganeso
Contenido de poliaromáticos
Número de cetano*

La Institución deberá analizar la incorporación de los mismos, para contar con todo el espectro establecido en las Normas INTE.

No obstante lo anterior, de la valoración técnica realizada se concluye que se cumplen con las condiciones previstas para que se incorpore en los pliegos tarifarios los precios para los productos con la calidad definida en las Normas INTE.

IV. POSICIONES A LA SOLICITUD TARIFARIA

La DGAU remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, mediante el oficio, mediante el oficio 2767-DGAU-2017 del 25 de agosto de 2017, el cual indica que, vencido el plazo establecido, [...] no se recibieron posiciones [...] –corre agregado al expediente-.

V. CONCLUSIONES

- 1. Con base en la metodología aplicable, los valores, cálculos indicados y justificados en el apartado Análisis de la solicitud tarifaria del presente informe, se concluye que deben ajustarse los precios de todos los productos derivados de hidrocarburos. El detalle de esos precios se indica en el apartado siguiente.*
- 2. De conformidad con la metodología vigente procede fijar el diferencial de precios que regirá en setiembre y octubre de 2017.*
- 3. Fijar los precios para los productos con calidad Euro IV, según lo establecido en la resolución RIE-012-2017 del 3 marzo de 2017, publicada en el Alcance N°. 57 a la Gaceta N°. 52 del 14 de marzo de 2017. Se indica que los productos que cumplen la norma de calidad Euro IV, son los siguientes: gasolina RON 95, gasolina RON 91 y el diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre. [...]*

- II. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es, fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos, tal y como se dispone;

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

- I. Fijar los montos del diferencial de precios que regirá durante setiembre y octubre de 2017, como se muestra:

Diferencial de precios Colones por litro	
Producto	Monto (¢ / litro) (*)
Gasolina RON 95	(14,54)
Gasolina RON 91	(18,17)
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	(2,95)
Asfalto	(12,26)
LPG (mezcla 70-30)	(0,98)
Jet fuel A-1	17,50
Búnker	(4,48)
Búnker bajo azufre	
Av-gas	(24,89)

(*) Los montos negativos corresponden a rebajas en las tarifas.
Fuente: Intendencia de Energía.

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

a. Precios en planteles de abasto:

PRECIOS PLANTEL RECOPE

-colones por litro-

Producto	Precio sin impuesto	Precio con impuesto ⁽³⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	296,89	545,64
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	282,20	519,95
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	295,77	436,27
Diésel 15 ppm de azufre	279,89	420,39
Diésel para generación termoeléctrica ⁽¹⁾	251,84	392,34
Diésel marino	294,75	435,25
Keroseno ⁽¹⁾	292,03	359,78
Búnker ⁽²⁾	195,41	218,41
Búnker de bajo azufre ⁽²⁾	233,80	256,80
IFO 380 ⁽²⁾	184,53	184,53
Asfalto ⁽²⁾	184,49	232,74
Diésel pesado o gasóleo ⁽²⁾	249,93	296,18
Emulsión asfáltica rápida RR ⁽²⁾	121,31	157,31
Emulsión asfáltica lenta RL ⁽²⁾	120,06	156,06
LPG (mezcla 70-30)	138,56	186,81
LPG (rico en propano)	126,72	174,97
Av-Gas ⁽¹⁾	644,23	881,98
Jet fuel A-1 ⁽¹⁾	341,49	483,99
Nafta Pesada ⁽¹⁾	238,62	272,87

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

⁽²⁾ Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en resolución RIE-079-2014 del 24 de octubre de 2014 publicada en el Alcance digital N.º 61 de La Gaceta N.º 208 del 29 de octubre de 2014.

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

b. Precios a la flota pesquera nacional no deportiva:

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

Producto	Precio Plantel sin impuesto
Gasolina RON 91	245,54
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	261,97

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

c. Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo:

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

Producto	Precio con impuesto ⁽³⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	602,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	576,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	492,00
Keroseno ⁽¹⁾	416,00
Av-Gas ⁽²⁾	897,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	499,00

⁽¹⁾ El precio final contempla un margen de comercialización de 48,3128/litro y flete promedio de 7,8642/litro, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RIE-062-2013 de 25 de junio de 2013 y RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014, respectivamente.

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

⁽³⁾ Redondeado al colón más próximo.

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

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

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Gasolina RON 95	549,39
Gasolina RON 91	523,69
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	440,01
Keroseno	363,52
Búnker	222,16
Asfalto	236,49
Diésel pesado	299,92
Emulsión asfáltica rápida RR	161,05
Emulsión asfáltica lenta RL	159,80
Nafta Pesada	276,61

⁽²⁾ Incluye un margen total de 3,746 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996.
Se excluyen el IFO 380, Gas Licuado del Petróleo, Av-gas y Jet A-1 general de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta N.º 235 del 5 de diciembre de 2003 y Voto constitucional 2005-02238 del 2 de marzo de 2005.

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

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

Tipos de envase	Precio a facturar por el envasador ⁽²⁾	Precio a facturar por distribuidor y agencias ⁽³⁾	Precio a facturar por detallistas ⁽⁴⁾
Tanques fijos -por litro-	240,84	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	2 035,00	2 475,00	2 982,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	4 073,00	4 954,00	5 967,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	5 089,00	6 190,00	7 456,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	8 143,00	9 904,00	11 930,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	20 359,00	24 762,00	29 826,00
Estación de servicio mixta (por litro) ⁽⁵⁾		(*)	289,00

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

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

⁽²⁾ Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015, publicada en el Alcance Digital N.º 28 a La Gaceta N.º 82 del 29 de abril de 2015.

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de 52,097/litro establecido mediante resolución RIE-008-2017 del 23 de febrero de 2017 publicada en el Alcance Digital N.º 47 a La Gaceta N.º 43 del 1 de marzo de 2017

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de 59,906/litro establecido mediante resolución RIE-008-2017 del 23 de febrero de 2017 publicada en el Alcance Digital N.º 47 a La Gaceta N.º 43 del 1 de marzo de 2017

⁽⁵⁾ Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015 y 48,3128/litro para estación de servicio mixta, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013.

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

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

Tipos de envase	Precio a facturar por el envasador⁽²⁾	Precio a facturar por distribuidor y agencias⁽³⁾	Precio a facturar por detallistas⁽⁴⁾
Tanques fijos -por litro-	229,00	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	2 066,00	2 535,00	3 076,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	4 124,00	5 063,00	6 141,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	5 157,00	6 330,00	7 679,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	8 249,00	10 125,00	12 283,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	20 628,00	25 321,00	30 717,00
Estación de servicio mixta -por litro- ⁽⁵⁾		(*)	277,00

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

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

⁽²⁾ Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015, publicada en el Alcance Digital N.º 28 a La Gaceta N.º 82 del 29 de abril de 2015.

⁽³⁾ Incluye el margen de distribuidor y agencia de ¢52,097/litro establecido mediante resolución RIE-008-2017 del 23 de febrero de 2017 publicada en el Alcance Digital N.º 47 a La Gaceta N.º 43 del 1 de marzo de 2017

⁽⁴⁾ Incluye el margen de detallista de ¢59,906/litro establecido mediante resolución RIE-008-2017 del 23 de febrero de 2017 publicada en el Alcance Digital N.º 47 a La Gaceta N.º 43 del 1 de marzo de 2017

⁽⁵⁾ Incluye el margen de envasador de 54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 del 23 de abril de 2015 y 48,3128/litro para estación de servicio mixta, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013.

g. Para los productos IFO-380, Av-gas y jet fuel que expende Recope en puertos y aeropuertos, los siguientes límites a la banda tarifaria:

Producto	Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas y Jet fuel A-1	
	¢/L	
	Límite inferior	Límite superior
IFO 380	164,50	204,68
Av-gas	628,18	660,41
Jet fuel A-1	325,69	357,41
Tipo de cambio	¢575,90	

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

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

Diésel 15 ppm de azufre	Precio Plantel sin Impuesto	Precio Consumidor final ¹
Precio en plantel		420,39
Precio en estación de servicio ²	279,89	477,00
Precio de venta para el comercializador sin punto Fijo ³		424,13

¹Con impuesto.

² Incluye un margen de comercialización total de ¢48,3128/litro y flete promedio de ¢7,8642/litro.

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

- IV. Indicar a Recope que se mantienen los requerimientos de información establecidos en resoluciones anteriores.
- V. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

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

Mario Mora Quirós, Intendente.—1 vez.—O. C. N° 8926-2017.—Solicitud N° 1300-IE-2017.—(IN2017163624).

REGLAMENTOS

COMISIÓN NACIONAL DE PRÉSTAMOS PARA EDUCACIÓN

El Consejo Directivo de CONAPE, reunido en sesión 18-5-2017 del 22 de Mayo de 2017 acordó modificar según documento número 64-16-2017 el siguiente reglamento:

REGLAMENTO DE LA SECCIÓN DE TESORERÍA DE CONAPE

CAPITULO II

Generalidades

Artículo No. 1

La tesorería es una sección subordinada al Departamento Financiero de la institución.

Artículo No. 2

En caso de ausencia del Jefe de Tesorería o del Analista de Tesorería serán suplidos por el funcionario que designe la Jefatura del Jefe del Departamento Financiero por medio del proceso de reclutamiento y selección vigente en ese momento y le serán aplicables las obligaciones y responsabilidades del respectivo manual de puestos.

Artículo No. 3

En caso de ausencia del Técnico en Tesorería por motivo de vacaciones, capacitaciones, incapacidades o licencias, será suplido por el funcionario previamente designado por la Sección de Cobro con el puesto de Asistente de Procesos de Cobro y Cajero a quien se le asignara un fondo de trabajo que formara parte del fondo fijo de trabajo.

El Técnico en Tesorería será sustituido en primera instancia por el Analista de Tesorería y en su ausencia por el Asistente de Procesos de Cobro y Cajero, durante sus periodos para la ingesta de alimentos, reuniones, charlas, entre otras actividades propias del puesto, a quien se le asignará un fondo monetario de trabajo que formará parte del fondo general de trabajo. Su monto será fijado por el Jefe de Tesorería mediante oficio que respalde su aumento o disminución. En ausencia del Técnico en Tesorería, el Analista de Tesorería o el Técnico en Cobro y Tesorería, las funciones serán asumidas por el Jefe de Tesorería.

Artículo No. 4

Los funcionarios de la tesorería dependerán directamente de quien ejerza la Jefatura de la Tesorería. En ausencia del Jefe de Tesorería, los subalternos de esta sección deben de reportar sus consultas a la Jefatura del Departamento Financiero, o en su ausencia al funcionario que está supliendo la Jefatura del Departamento Financiero.

Artículo No. 5

Es prohibida la entrada de particulares y funcionarios de CONAPE a los cubículos donde operan las cajas de pagos y la bóveda. Se exceptúa de esa disposición al Auditor Interno o su delegado en funciones propias del cargo, el Secretario Ejecutivo y la Jefatura del Departamento Financiero. Podrá ingresar cualquier otro funcionario de CONAPE o personal contratado externo para efectuar funciones propias de su cargo previa autorización del Jefe de la Tesorería y en presencia de alguno de los funcionarios de Tesorería.

Artículo No. 6

Se prohíbe a los funcionarios de Tesorería efectuar cambios de cheques, certificados de depósito a plazo o cualquier título valor a los funcionarios de la institución y particulares si no media transacción de pago a favor de CONAPE.

Artículo No. 7

Se prohíbe recibir cheques de pago extendidas a caja. Todos los cheques deber ser girados a la orden de CONAPE, salvo casos especiales a criterio de la Jefatura del Departamento Financiero.

CAPITULO II

De las responsabilidades.

Artículo No. 8

Son responsabilidades del Jefe de Tesorería:

- a) Verificar la información de las aplicaciones computarizadas de planilla de salarios, desembolsos a estudiantes y cheques y bancos antes de emitir los respectivos cheques o transferencias bancarias.
- b) Administrar la información del sistema de flujo de efectivo.
- c) Administrar la información del sistema de inversiones transitorias.
- d) Administrar la información del sistema de control de garantías.
- e) Verificar el tránsito de la información correspondiente al sistema de contabilidad.
- f) Comunicar de inmediato y por escrito cualquier falta que detecte en los sistemas mencionados.
- g) Revisar, supervisar y controlar todos los ingresos y egresos de la institución.
- h) Controlar la disponibilidad de efectivo en las cuentas corrientes.
- i) Revisar y firmar el reporte sobre los saldos de las cuentas bancarias de CONAPE, el movimiento de ingresos y egresos contra las cuentas bancarias y la custodia de inversiones.
- j) Gestionar el trámite de pago o pagar en las fechas y formas establecidas por CONAPE los sueldos o cualquier pago a favor del personal de la institución.
- k) Custodiar los títulos valores, dinero, garantías, así como otros documentos propiedad de CONAPE y terceros cuando medie alguna relación entre las partes que se encuentren la tesorería de CONAPE y supervisa los títulos valores en custodia de entes externos.
- l) Delegar al cajero y asistente de tesorería las responsabilidades necesarias para el cumplimiento de las funciones comendas en los reglamentos, procedimientos y rutinas.
- m) Responsable de gestionar los trámites de inversiones en títulos valores con las entidades autorizadas por CONAPE.
- n) Responsable de firmar mancomunadamente, los cheques de las cuentas corrientes de CONAPE.
- o) Revisar el cierre de caja diario de los funcionarios que administran el fondo general y verificar en presencia de este la cantidad de dinero y comprobantes correspondientes de las operaciones que se registren.
- p) Comunicar de inmediato a la sección de cobro la devolución de los cheques de prestarlos no pagados por el bancos para que se realice la anulación inmediata de estos pagos. Los cheques devueltos serán entregados a sus respectivos prestatarios una vez que sean canceladas las correspondientes cuotas.
- q) Someter a consideración de la jefatura del Departamento Financiero los procedimientos orientados a mejorar el control interno y agilizar las labores.
- r) Prepara listados mensuales de los títulos valores en custodia de la tesorería y los presenta a la Jefatura del Departamento financiero para enviarlo a la Tesorería Nacional.
- s) Gestiona los vencimientos de inversión en coordinación con la Tesorería Nacional.
- t) Elaborar un reporte de flujo de efectivo proyectado para entregarlo a la Tesorería Nacional y a la Jefatura del Departamento Financiero.
- u) Verificar los requisitos para que el cajero entregue los cheques a los proveedores respectivos para lo cual deben mediar órdenes de compra, solicitudes de emisión de cheques o transferencia, facturas originales y que contengan las firmas autorizadas según lo establece el reglamento de contratación administrativa de CONAPE.
- v) Ejecutar cualquier otra labor que le asigne la Jefatura del Departamento Financiero
- w) Cualquier otro indicado en el manual de puestos institucional para dicha plaza
- x) Cualquier otro indicado en normativa interna y externa que le sea vinculante

Artículo No. 9

Son responsabilidades del Analista de Tesorería:

- a) Remitir las copias de los comprobantes de ingreso a la contabilidad y auditoría interna.
- b) Recibir valores por concepto de garantías de préstamos concedidos por CONAPE.
- c) Revisar los depósitos de efectivo diario que prepara el cajero y que han sido revisados previamente por el Jefe de Tesorería para enviarlos al banco correspondiente.
- d) Emitir los cheques o las transferencias bancarias con estricto apego a las indicaciones de las órdenes de pago emitidas por las secciones control y ejecución de crédito, sección de cobro, administrativa y recursos humanos.
- e) Cerciorarse de que los cheques u órdenes de pago por medio de cheques o transferencias bancarias sean debidamente firmados.
- f) Registrar los cheques que emita la tesorería en orden numérico y cronológico según cada cuenta bancaria.
- g) Realizar los trámites de las renovaciones de las garantías respectivas conjuntamente con el propietario de la garantía otorgada con certificados de depósitos a plazo de cualquier banco del país u otras instituciones financieras aceptados por CONAPE.
- h) Custodiar y administrar el fondo de caja chica.
- i) Elaborar diariamente un reporte sobre los saldos de las cuentas bancarias de CONAPE, el movimiento de ingresos y egresos contra las cuentas bancarias y las inversiones para presentarlo al Jefe de Tesorería quien lo revisa y firma.
- j) Entregar a la Contabilidad el reporte de los saldos de las cuentas de CONAPE, así como la información que lo respalda.
- k) Confeccionar una lista mensual con los cheques emitidos (proveedores, prestatarios y planilla) a favor o terceros que a esa fecha se encuentra en custodia de la tesorería para presentarlo a la Jefatura de la Sección Administrativa, Jefatura de Sección de Cobro y a la Auditoría Interna.
- l) Imprimir la nómina de cheques emitidos para el pago de dietas y salarios por medio del sistema de recursos humanos de CONAPE y le adjunta a estos para el respaldo de las sumas giradas.
- m) Descargar el reporte de cheques emitidos por concepto de desembolsos a estudiantes como respaldo para ser firmados.
- n) Elaborar una lista mensual de las garantías en custodia por concepto de licitaciones o concursos de antecedentes, los cuales devolverá o mantendrá en custodia de acuerdo con las instrucciones que reciba de la Jefatura del Departamento Financiero.
- o) Ejecutar cualquier otra labor propia del puesto que le asigne la Jefatura de la Sección de Tesorería.
- p) Cualquier otro indicado en el manual de puestos institucional para dicha plaza
- q) Cualquier otro indicado en normativa interna y externa que le sea vinculante

Artículo No. 10

Son responsabilidades del Técnico en Tesorería:

- a) Recibir todos los ingresos que percibe la institución.
- b) El cajero debe preparar diariamente los depósitos correspondientes a los ingresos de cada día.
- c) Verifica que los datos, la cedula de identidad su vigencia y otros datos personales coincidan con los del cheque antes de entregarlo a la respectiva persona.
- d) Solicitar los cambios de efectivo de alta denominación por bajas denominación de acuerdo con las especificaciones de la póliza de dinero en tránsito suscrita por CONAPE con el Instituto Nacional de Seguros.
- e) Administrar el fondo general.
- f) Administrar la salida de contratos originales por cancelación de préstamos a prestatarios y archivo central.
- g) Ejecutar cualquier otra labor propia del puesto que le asigne la Jefatura de la Sección de Tesorería.
- h) Cualquier otro indicado en el manual de puestos institucional para dicha plaza
- i) Cualquier otro indicado en normativa interna y externa que le sea vinculante

CAPITULO III

Ejecución, control de salidas de efectivo, traspasos de fondos e inversiones transitorias.

Artículo No. 11

Los pagos de servicios públicos se realizaran por medio de pago en línea con el banco, por medio de cheque en caso de requerirse o por algún medio tecnológico que así lo facilite.

Artículo No. 12

Las salidas de efectivo realizadas por transferencia bancaria, requieren el comprobante de transferencia aplicada en el banco, la cual debe indicar la fecha de aplicación del pago, monto, nombre del beneficiario y número de comprobante.

Artículo No. 13

La Tesorería utiliza comprobantes de ingreso y cheques pre impresos exclusivamente para transacciones propias de las operaciones de la institución conservando el estricto orden de la numeración pre impresa. La custodia de las existencias de los Comprobantes de Ingreso y los voucher corresponde a la sección administrativa y los que están en uso a la sección de tesorería. La custodia de los cheques corresponde exclusivamente a la Sección de Tesorería.

Artículo No. 14

Las salidas de efectivo realizadas por medio de cheque, serán retiradas por el beneficiario del cheque quien deberá portar la cedula de identidad vigente, los datos personales deben coincidir con los del cheque o podrá ser retirado por un tercero con una autorización por escrito en la que indique la fecha, el nombre y número de cedula del beneficiario y copia de la cédula de identidad, la persona autorizada a retirar el cheque, además debe presentar cédula vigente de la persona autorizada. En caso de apoderado legal, una copia del documento legal, debidamente inscrito en el registro de personas.

Cualquier funcionario de CONAPE podrá solicitar a la Tesorería un cheque para entregarlo al beneficiario, por lo que deberá completar el formulario dispuesto para ello.

Artículo No. 15

La entrega de cheques por proceso de contratación administrativa se realizan contra la presentación del original de la orden de compra y la respectiva factura original por parte del proveedor, un recibo de dinero debidamente firmado por quien lo recibe y la cédula de identidad del proveedor, de su representante o autorizado.

La entrega de los cheques por concepto de garantía de participación o cumplimiento, requieren que se realice contra la firma del beneficiario, autorizado o apoderado en el formulario de devolución de la garantía.

La entrega de los cheques por concepto de pago por servicios de abogado, deben realizarse contra el recibo por dinero debidamente firmado por el beneficiario del cheque, autorizado o apoderado legal.

La entrega de los cheques de desembolsos endosados a los abogados por servicios recibidos, se deben entregar al respectivo abogado, autorizado o apoderado legal contra la presentación del comprobante de registro de la hipoteca cuando el prestatario haya endosado el cheque.

Artículo No. 16

Los cheques de los prestatarios menores de 18 años, serán retirados por el tutor legal quién deberá presentar la cédula de identidad vigente.

Artículo No. 17

Los pagos por medio de cheque, tienen 90 días naturales para su respectivo retiro en las cajas de CONAPE, una vez vencido ese plazo la Sección de Tesorería efectuará la anulación de dicho cheque.

La Sección de Tesorería debe realizar un listado mensual de los cheques que permanecen en custodia e informar a la Sección que solicitó su emisión para que se comunique con el beneficiario del cheque e informe a la Sección de Tesorería la fecha de retiro del cheque o si el mismo debe ser anulado.

Artículo No. 18

Las firmas autorizadas para girar cheques o transferencias corresponden al Jefe de la Tesorería, a las Jefaturas de Departamento y a la Secretaria Ejecutiva. En todos los cheques firmaran dos de estos funcionarios sin límite de suma, cuando se trate de pagos del giro normal de la institución. Las inversiones serán firmadas por la Secretaria Ejecutiva y la Jefatura del Departamento Financiero. En ausencia de la Jefatura del Departamento Financiero o de la Secretaría Ejecutiva, la firma será sustituida por la Jefatura del Departamento de Crédito o Planificación.

CAPITULO IV

De la custodia de valores.

Artículo No. 19

Los funcionarios de la Sección de Tesorería y la Jefatura del Departamento Financiero son los encargados de abrir la Tesorería y de desarmar la alarma de asalto.

Artículo No. 20

El Jefe de Tesorería y en su ausencia la Jefatura del Departamento Financiero son los responsables de la apertura de la Bóveda.

Artículo No. 21

La Jefatura del Departamento Financiero tiene la potestad de otorgar el permiso temporal de apertura de bóveda al sustituto de la Jefatura de Sección de Tesorería y a la Jefatura de la Sección Administrativa cuando se requiera.

Artículo No. 22

Las llaves del portón de la bóveda y de las cajas fuertes ubicadas en la bóveda y las cajas, deben estar resguardadas pero de conocimiento de los funcionarios de la Sección de Tesorería, así como de conocimiento de la Jefatura del Departamento Financiero o en su ausencia quien lo sustituya.

Artículo No. 23

Las llaves de la caja chica deben estar resguardadas por el Analista de Tesorería pero de conocimiento de la Jefatura de Sección de Tesorería o en su ausencia quien lo sustituya.

Artículo No. 24

La Jefatura del Departamento Financiero puede autorizar el cambio de las claves de la apertura de la bóveda cuando se requiera a solicitud del funcionario dueño de la clave.

Artículo No. 25

El Jefe de Tesorería, el Analista, el Técnico o cualquier otro funcionario que ejecute labores en la tesorería responden personalmente por cualquier faltante que sea ocasionado por dolo, culpa, negligencia o error en los valores custodiados (bonos, certificados, pagares, contratos, fondos, etc.)

Artículo No. 26

El Jefe de Tesorería y el Analista de Tesorería custodian y administran el fondo de caja chica y el fondo de trabajo diario de manera que se mantengan en forma separada.

Artículo No. 27

La tesorería custodia en las cajas fuertes y archivos de seguridad, los documentos de valor tales como contratos de préstamos, garantías prendarias, hipotecas, certificados de inversión, libros de contabilidad de CONAPE, cheques emitidos, formularios de cheques no girados.

Artículo No. 28

La tesorería devuelve las garantías sobre préstamos únicamente contra la autorización de la Sección de Cobro. La tesorería devuelve los documentos de valor en custodia directamente al prestatario o a quien lo autorice mediante nota de autorización y copia de la cédula, la presentación de la cédula de identidad del autorizado contra la firma de recibido en el formulario de cancelación.

Artículo No. 29

La Sección de Tesorería obtiene el respectivo endoso de los títulos de inversión o garantías de créditos que serán renovados por parte del Secretario Ejecutivo.

Artículo No. 30

La Sección de Tesorería rechaza reclamos por diferencias de dinero una vez que el cliente haya abandonado la ventanilla de la caja o el cajero haya realizado la liquidación diaria de operaciones salvo prueba en contrario.

Artículo No. 31

El Jefe de Tesorería registra y custodia los valores recibidos depositándolos en las cajas de seguridad. Envía a depositar todo el dinero en efectivo y los cheques que ingresen a la tesorería en las cuentas bancarias de la institución a más tardar el día hábil siguiente, dejando en cajas únicamente el fondo de trabajo diario.

CAPITULO V

Disposiciones finales.

Artículo No. 32

Cualquier interpretación o modificación al presente reglamento debe ser analizado por el Consejo Directivo.

Artículo No. 33

Se deroga el anterior reglamento aprobado por el consejo directivo y publicado en el alcance N° 44 de La Gaceta 201 del 24 de octubre de 1995 a partir de la vigencia del presente reglamento.

Artículo No. 34

Rige a partir de la publicación en la Gaceta.

Sección Administrativa.—Lic. Róger Granados Ugalde, Jefe.—1 vez.—O. C. N° 28836.—

(IN2017161528).