

ALCANCE N° 108 A LA GACETA N° 104

Año CXLVI

San José, Costa Rica, lunes 10 de junio del 2024

190 páginas

PODER LEGISLATIVO PROYECTOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 96 DEL CÓDIGO ELECTORAL, LEY N.º 8765 DE 19 DE AGOSTO DE 2009, PARA LA CREACIÓN DE LAS FRANJAS ELECTORALES

Expediente N.º 24.346

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Costa Rica fue uno de los primeros países de la América Latina que estableció el financiamiento público de los partidos políticos, normativa que tiene como finalidad impedir que los partidos políticos dependan de dineros que condicionen su accionar para favorecer los intereses parciales o gremiales en detrimento o subordinando el interés público y el interés nacional a esos intereses particulares.

Lo anterior, debido a que, si el financiamiento de los Partidos Políticos dependiera principal o exclusivamente de aportes de grupos de interés, de personas y empresas nacionales, que pretendan su patrocinio en contradicción con el interés público, o de aportes de corporaciones extranjeras que no reflejen el interés del Estado, o que tengan su origen en fuentes ilegales como el narcotráfico, es claro que la democracia se estaría erosionando.

Nuestra Constitución Política garantiza la posibilidad de que los ciudadanos se agrupen en partidos políticos con la finalidad de intervenir en la política nacional. La aspiración plasmada en nuestra Carta Magna es el compromiso de esas organizaciones con la concreción de los programas que presenten a consideración de los ciudadanos que los eligen. Los Partidos Políticos son instrumentos fundamentales de participación política y de garantía del pluralismo del sistema democrático.

En ese sentido, el financiamiento público de las organizaciones políticas pretende también alcanzar la mayor equidad en la competencia electoral.

Así las cosas, a pesar de que han existido varios intentos de aprobar reformas con el objetivo de mejorar los términos y condiciones en que se brinda ese financiamiento para hacer efectiva la participación política y generar la mayor equidad, para que los ciudadanos conozcan los proyectos o programas políticos de las distintas agrupaciones y poder sopesar las propuestas y elegir con información, sin el ingrediente que significa la diferencia en los montos al acceso de financiamiento, estos proyectos de ley no han logrado su aprobación en el pasado.

En el caso de esta iniciativa, se tiene como antecedente el expediente 21.836 que avanzó en su trámite hasta el primer informe de mociones 137 con un texto sustitutivo de consenso entre las distintas fracciones; sin embargo, por un error material de la Secretaria del Directorio se consignó erróneamente el vencimiento del plazo cuatrienal y no fue posible conocer la moción de ampliación de este provocando su archivo.

Para efectos de analizar la equidad en la difusión de las propuestas partidarias, es de especial importancia considerar la disparidad en el acceso equitativo de los partidos políticos a la emisión de mensajes políticos en los medios de comunicación colectiva, en especial a la televisión.

La desigualdad en el acceso a los medios de comunicación afecta el resultado de las elecciones. Tal y como señala Hernán Goncalves, *“cuando en elecciones competitivas un partido cuenta con una cantidad exageradamente superior a los demás, tiene la capacidad para tapar con su voz los mensajes de sus contendientes”*. Él cita a su vez a Loewenstein: *“...el Leviatán habla con muchas lenguas. El que hable más alto y más tiempo, y en las horas apropiadas de la televisión y la radio, tendrá la seguridad de que su mensaje será oído por el mayor número de potenciales consumidores”*¹.

El Código Electoral se promulgó en 1952. En el año 1996 sufrió una primera reforma integral y posteriormente en el año 2009 recibe una segunda reforma integral y se promulga el actual Código Electoral Ley N.º 8765 de 19 de agosto de 2009.

Esta última reforma, desarrolló el concepto de adelanto de la contribución estatal a los partidos políticos, que condiciona el financiamiento a la presentación de garantías líquidas, que no todas las agrupaciones partidarias pueden aportar, generando, en consecuencia, un acceso desigual dependiente de la capacidad económica de las fuerzas políticas y sus integrantes.

Debido a lo anterior, este proyecto de ley se propone utilizar este mecanismo del adelanto de la contribución estatal a los partidos políticos, aumentando su porcentaje para crear las llamadas franjas electorales de publicidad que garantizarían mayor equidad en la competencia entre los partidos políticos.

Para esos efectos, se plantea utilizar una porción del adelanto de la contribución estatal para que el Tribunal Supremo de Elecciones compre la publicidad y la distribuya entre los partidos. Con este mecanismo, se estaría superando la usual oposición de los medios de comunicación colectiva tradicionales a brindar espacio a los partidos políticos en campaña electoral de manera gratuita, tal y como lo propuso el Tribunal en el año 2013, esto a pesar de operar bajo concesiones del espectro radioeléctrico estatal.

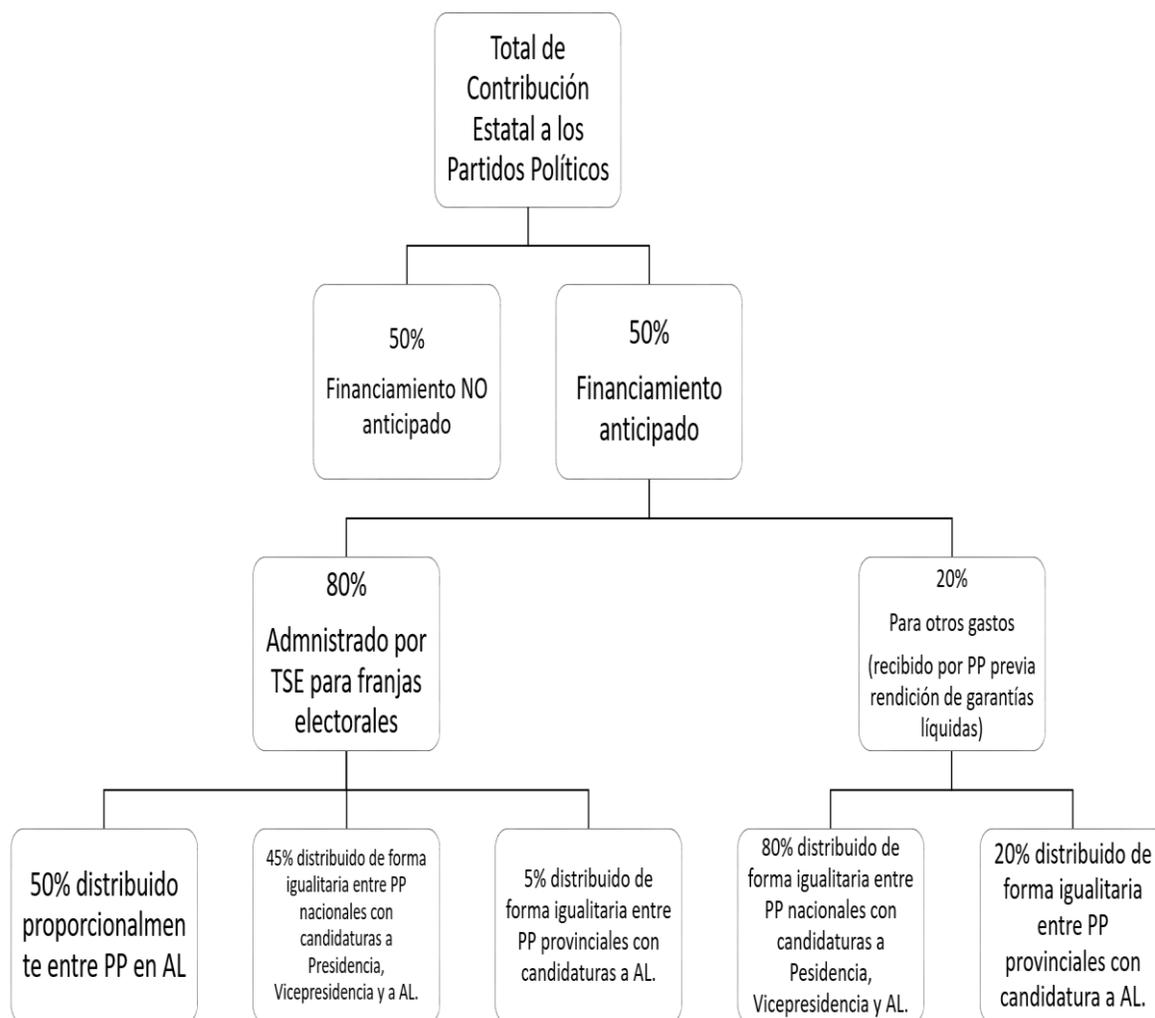
¹ Goncalves Figueiredo, Hernán. (2013). Manual de Derecho Electoral: principios y reglas, teoría y práctica del régimen electoral y de los partidos políticos. Buenos Aires. Di Lalla Ediciones. Páginas 226 a 242

La iniciativa de ley propone utilizar un método, para la distribución de la pauta publicitaria, que combinaría la fuerza electoral de los partidos, definida por su representación parlamentaria y la distribución equitativa entre todos los partidos nacionales y provinciales que participen en los procesos electorales. De manera adicional, sería una manera de financiamiento público indirecto.

En este sentido, la propuesta plantea que los partidos políticos reciban en forma anticipada hasta un cincuenta por ciento (50%) del monto total que se determine como contribución estatal. A su vez esta mitad de toda la contribución estatal se divide en dos partes: un 80% de ese anticipo lo administrará el Tribunal Supremo de Elecciones para la compra y pago de pauta publicitaria en empresas nacionales de comunicación colectiva de televisión, radio y prensa, incluyendo los medios digitales. El otro 20% se mantiene según el concepto actual de anticipación de recursos monetarios con garantías líquidas, que se distribuirá en un 80% de forma igualitaria entre partidos nacionales con candidaturas a la Presidencia, Vicepresidencia y Diputaciones y un 20% de forma igualitaria entre Partidos de escala provincial con candidaturas de Diputados y Diputadas inscritas.

El anticipo para el establecimiento de las franjas electorales, el TSE lo distribuirá bajo el principio de equidad haciendo que todos los partidos políticos participantes nacionales y provinciales sin excepción, tengan acceso a los medios, pero también que se respete el peso de las representaciones parlamentarias, lo cual a su vez es un balance de las fuerzas políticas según la voluntad popular de la elección anterior. Se propone, de acuerdo a lo expresado, distribuir esa parte del anticipo administrado por el TSE para las franjas electorales, destinando 50% en forma proporcional entre los partidos políticos con representación en la Asamblea Legislativa, un 45% en forma igualitaria entre todos los partidos políticos inscritos a escala nacional que hayan presentado candidaturas para Presidencia, Vicepresidencias de la República y diputados y diputadas a la Asamblea Legislativa y un 5% en forma igualitaria entre todos los partidos políticos inscritos a escala provincial que hayan presentado candidaturas para diputados y diputadas a la Asamblea Legislativa.

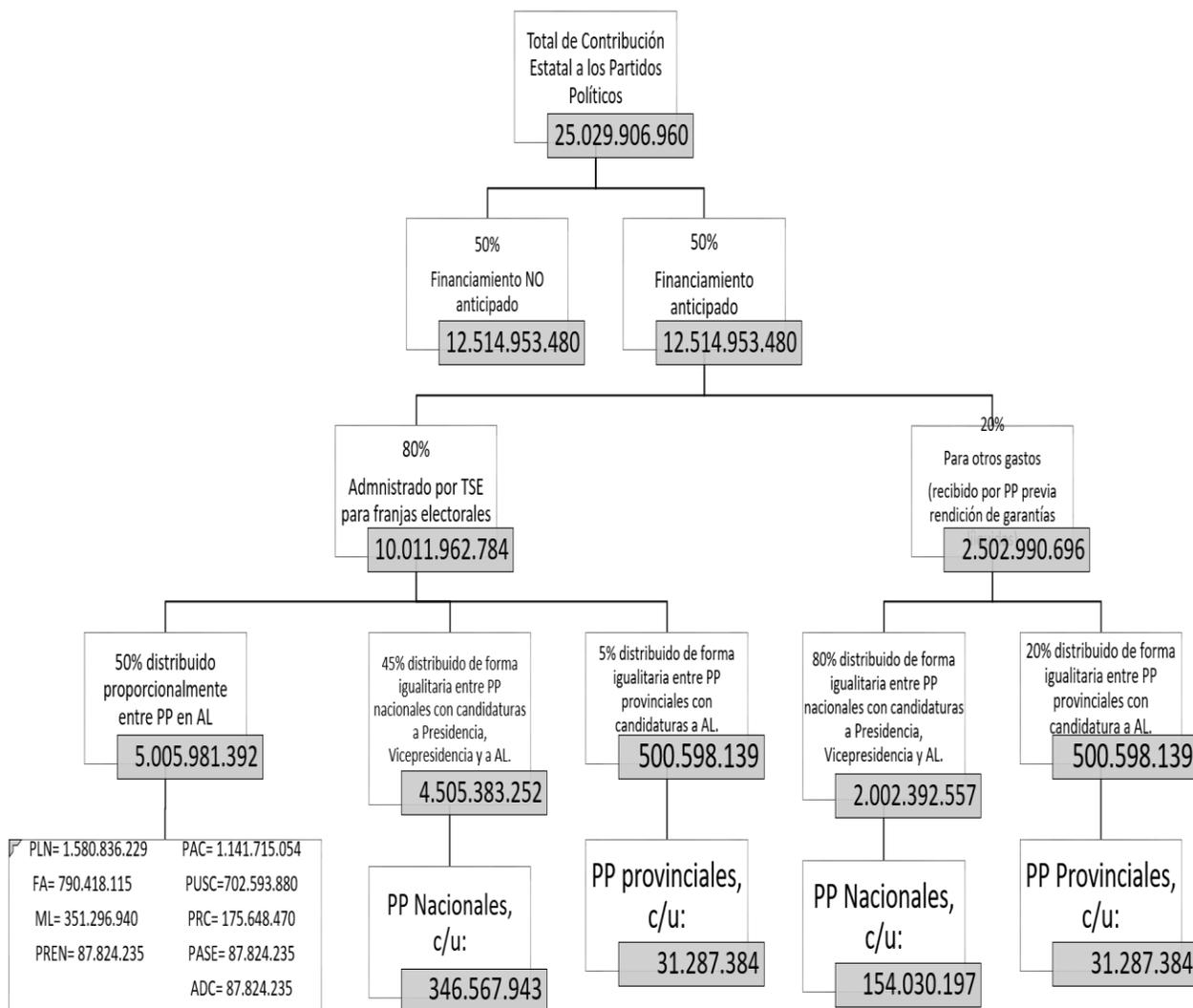
A continuación, se describe la distribución de los recursos que se propone en esta iniciativa:



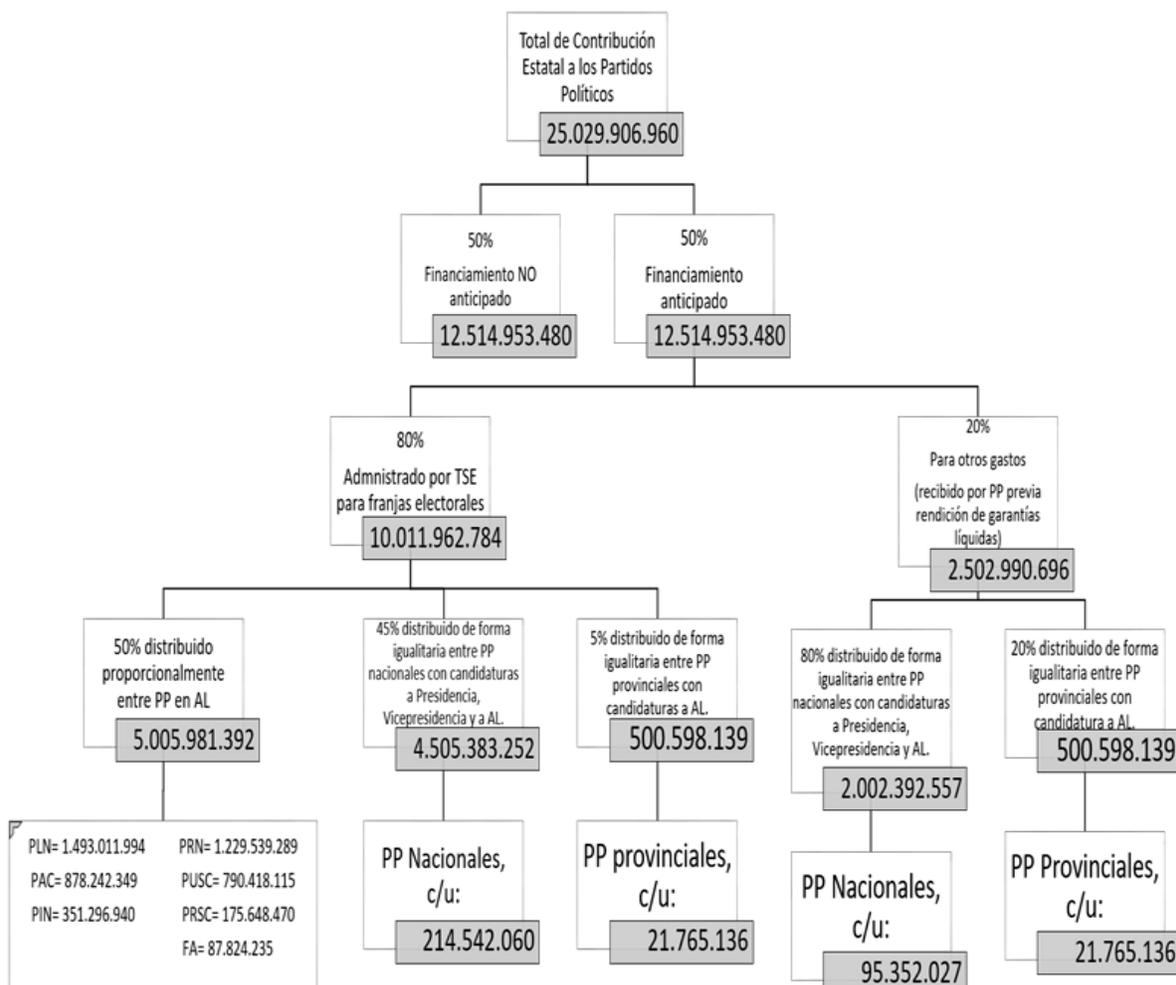
Además, la iniciativa propone que, al Tribunal Supremo de Elecciones se le encargaría no sólo la compra de la publicidad, sino también elaborar una reglamentación para lograr una distribución equitativa de las franjas electorales, según horarios y espacios de mayor cobertura.

Los medios de comunicación deberán inscribirse como oferentes de publicidad ante el Tribunal y éste deberá contemplar en la compra de la pauta tanto a medios nacionales como los provinciales y regionales. Para estos fines el TSE quedaría autorizado para utilizar la figura del fideicomiso.

Para ejemplificar los efectos de la reforma propuesta, en caso hubiera estado vigente en el pasado, los recursos en para el proceso electoral de 2018 se habrían distribuido como se describe a continuación (cifras en colones):



Para las elecciones 2022, y asumiendo, únicamente para ejemplificar, el mismo monto de contribución estatal que se asignó en 2018 y que todos los Partidos actualmente inscritos participan en las elecciones, los recursos se distribuirían como se detalla a continuación (cifras en colones):



Esta propuesta no logra la equidad total en el financiamiento de todos los partidos políticos, pero sí garantiza a los nuevos partidos y a los que no tienen representación legislativa, al menos un grado de exposición mediática mediante pauta pagada por el TSE.

Costa Rica se encuentra entre los pocos países de América Latina (Ecuador, Nicaragua, Honduras y Venezuela, son los otros) en los que los partidos políticos no tienen acceso gratuito a los medios y tienen que procurar recursos para contratar la pauta (usualmente en el caso nuestro a través de préstamos bancarios).

Las “franjales electorales” son espacios gratuitos concedidos en los medios de comunicación a todos los partidos contendientes en un proceso electoral y bajo distintas modalidades. En países como Argentina, México y Brasil se brinda al Estado Nacional el monopolio para la contratación de espacios en los medios de comunicación. La propuesta para nuestro país no se enmarca en este modelo dado que cada partido recibiría espacios gratuitos pagados por el TSE, pero si lo desea, y dispone de recursos, puede adquirir más espacios pagados.

Después de las elecciones municipales de febrero de 2020, la Misión de Observación Electoral de la Organización de Estados Americanos (OEA), en su Informe Preliminar, volvió a pedir a Costa Rica la implementación de las franjas electorales. Dice el Informe que se recomienda: *“Implementar una franja de propaganda electoral gratuita, que garantice a todos los partidos un espacio para la presentación de sus propuestas. Esta medida, recomendada por anteriores misiones de la OEA, no sólo fortalecerá la equidad de la competencia electoral, sino que contribuirá a mejorar el estado financiero de los partidos políticos, dado que la publicidad constituye uno de los principales rubros de gasto de las campañas”*².

Para las elecciones municipales de 2024, cuatro años después, una nueva Misión de Observación Electoral de la OEA reiteró la recomendación a Costa Rica de regular las franjas electorales al indicar: *“en Costa Rica, no existen mecanismos de financiación pública indirecta como la difusión de pauta en medios de comunicación distribuida entre los partidos políticos en contienda. Esto implica que los espacios que cada partido político obtiene en los medios de comunicación dependen, exclusivamente, de los recursos que destine para este propósito. De acuerdo con algunas entrevistas, la Misión pudo conocer que el acceso a medios de comunicación constituye un porcentaje significativo de los gastos en los que incurren los partidos... En este sentido, **la Misión reitera las recomendaciones que ha hecho en pasadas misiones: Adoptar mecanismos para contar con espacios en los medios de comunicación (financiamiento público indirecto) que garanticen la equidad en el acceso a difundir propaganda electoral por todos los partidos políticos.**”*³ (Resaltado no es del original).

Adicionalmente, la creación de un sistema de franjas electorales en Costa Rica tendría el efecto positivo adicional de limitar la intermediación de los bancos y el uso de los certificados de eventual contribución estatal para darles garantías.

Es decir, actualmente los partidos políticos piden préstamos, que dejan grandes ganancias en intereses y otros rubros a la banca y los fideicomisos, con el objetivo de financiar la propaganda en los medios de comunicación.
Organización de Estados Americanos. Misión Electoral de la OEA saluda al Pueblo de Costa Rica por una jornada electoral exitosa. Disponible en: <http://www.oas.org/fpdb/press/Informe-Preliminar-CR.pdf>

³ Organización de Estados Americanos. Misión de Observación Electoral de la OEA saluda a Costa Rica por una jornada democrática y pacífica. 6 de febrero, 2023. Disponible en: <https://www.oas.org/fpdb/press/MOE-CR-informe-observ-electoral-2024.pdf>

Con la aprobación de la iniciativa el Tribunal Supremo de Elecciones realizaría la compra de la pauta publicitaria y establecería las franjas electorales, lo que haría innecesario que los partidos tengan que buscar a los bancos para financiar la publicidad.

Esta medida cobra importancia al consolidarse la posición de la banca pública costarricense que se niega a brindar financiamiento a los partidos políticos, cuestión que obliga a las agrupaciones partidarias a recurrir a solicitar financiamiento a la banca privada, abriendo portillos de corrupción, favores políticos y aumenta la brecha de desigualdad entre los partidos políticos, pues un método utilizado por la banca privada para brindar financiamiento es según la posición del partido en las encuestas, lo que reduce la posibilidad a partidos no tradicionales, nuevos o minoritarios de acceder a recursos económicos para hacerle frente a la campaña electoral y los altos costos de la pauta publicitaria.

A raíz de esto, la presente iniciativa busca que todos los partidos políticos que participen en las elecciones puedan presentar a través de los medios de comunicación sus candidaturas y sus programas electorales, permitiendo que el electorado se informe mejor sobre las opciones que se presentan a la contienda conjugándose de esta manera tres principios democráticos básicos: la equidad, la pluralidad y el derecho a la información.

En una buena parte de los países latinoamericanos la equidad se alcanza a través de una difusión igualitaria pero únicamente en los medios estatales. Con el texto propuesto en el caso costarricense, el TSE podrá contratar la publicidad tanto en medios estatales como privados, incluyendo no sólo la televisión abierta sino también la de cable y las redes sociales. Tampoco se impide que los partidos políticos puedan contratar más publicidad en los medios si tienen otros recursos disponibles y legales para este propósito.

Es una reforma en el sistema de financiamiento que fortalece el sistema democrático, tal y como dice Giovanni Sartori, citado por Daniel Zovatto, *“más que ningún otro factor, es la competencia entre partidos con recursos equilibrados (políticos, humanos, económicos) lo que genera democracia”*⁴.

En otra vía, los escándalos de corrupción que se atribuyen a los partidos políticos relacionados con el uso o abuso del financiamiento público, muchos de los cuales se encuentran en trámite en vía judicial, ha permitido que surja en la opinión pública la tentación de pedir que el Estado deje de financiar la campaña política.

En esa dirección, no puede perderse de vista, que los financiamientos, ya de empresa privada, o de corporaciones o de gremios que representan visiones parcializadas y particulares, generalmente no se enlazan con la finalidad del bien común de las sociedades, sino que priorizan los intereses particulares y generan

⁴ En Zovatto, D. (2008). Regulación jurídica de los partidos políticos en América Latina. México. IDEA – UNAM. Página 99.

una degradación en los poderes públicos, favoreciendo los intereses de élites sobre el interés general, y en consecuencia debilitando la democracia. Lo anterior se refleja en recientes ejemplos en nuestra América Latina.

En El Salvador, Venezuela, Brasil, República Dominicana y Panamá, uno de los integrantes del departamento de sobornos de Odebrecht, llamado Fernando Migliacio, confesó ante la justicia que *“Odebrecht financió elecciones”*⁵. Otros confesos sumaron a Colombia y Perú en esa lista.

Otro integrante de ese departamento de sobornos (oficialmente denominado Departamento de Operaciones Estructuradas, DOE), Rodrigo Tacla Durán dijo: *“El primer contacto se establecía en campaña electoral. Odebrecht corría con los gastos del marketing político de los candidatos (...) La constructora sugería después las obras que se incluían en los planes de gobierno”*⁶. Odebrecht no financiaba a un solo candidato, financiaba a varios, para así tener garantías plenas de los contratos de obra pública.

Para abundar: *“Odebrecht tenía un modelo de influencias donde usaban una serie de mecanismos, como soborno, “lobbys”, “puertas giratorias”, financiamiento político, cuya finalidad era crear una red para ser “amigo de todos” y conseguir más obras con el mayor nivel de ganancias posibles”*⁷.

A la vista de estos peligrosos hechos acaecidos recientemente en la América Latina, es imposible no hacer mención al caso costarricense sucedido en 2022 que se encuentra en investigaciones judiciales y abrió paso a una Comisión Legislativa Especial Investigadora cuyo informe reportó que el Presidente electo: Rodrigo Chaves Robles usó un fideicomiso para su campaña que no reportó movimientos al Tribunal Supremo de Elecciones y con el cual se pagaron servicios y adquirieron bienes durante con el objetivo de alcanzar la presidencia.

En virtud de esto, es indispensable no ceder a la tentación de dejar en manos privadas, es decir en la práctica de las corporaciones nacionales y extranjeras, el financiamiento de los partidos políticos y que, al contrario, es imperativo buscar la manera de mantener el aporte estatal, pero con mecanismos de financiamiento indirecto de la publicidad como se proponen en este proyecto de ley, para alcanzar mayor equidad y evitar en lo posible la llamada “captura corporativa estatal”.

⁵ Olmos, Raúl. (2018). Gigante de Lodo. Odebrecht y su historia de corrupción en México. México, Grijalbo, página 62.

⁶ Ibid, página 63.

⁷ Martínez Encarnación, K. (2019). Dinero, poder y política: financiamiento electoral como clave en la influencia de Odebrecht en Perú y México. *Politai*, 10(18), 128-168. Disponible en: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/politai/article/view/21163>

Por las razones anteriormente expuestas sometemos a consideración de la Asamblea Legislativa el presente proyecto de ley para su estudio y aprobación por parte de las señoras diputadas y los señores diputados.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DEL ARTÍCULO 96 DEL CÓDIGO ELECTORAL, LEY N.º 8765
DE 19 DE AGOSTO DE 2009, PARA LA CREACIÓN DE
LAS FRANJAS ELECTORALES.**

ARTÍCULO ÚNICO- Se modifica el artículo 96 de la Sección II “De la Contribución Estatal”, el Capítulo VI “Régimen de los Partidos Políticos” del Título III “Partidos Políticos” del Código Electoral, Ley N.º 8765, de 19 de agosto de 2009. El texto se leerá de la siguiente manera:

SECCIÓN II
DE LA CONTRIBUCIÓN ESTATAL

(...)

Artículo 96- Financiamiento anticipado

Los partidos políticos podrán recibir en forma anticipada hasta un cincuenta por ciento (50%) del monto total que se determine como contribución estatal. La distribución del anticipo se hará de la siguiente manera:

a) Un ochenta por ciento (80%) del anticipo, será administrado por el Tribunal Supremo de Elecciones para la compra y pago de pauta publicitaria en empresas nacionales de comunicación colectiva de televisión, radio y prensa, incluyendo los medios digitales. Estos recursos se distribuirán de la siguiente manera:

i. Un 50% en forma proporcional entre los partidos políticos con representación en la Asamblea Legislativa.

ii. Un 45% en forma igualitaria entre todos los partidos políticos inscritos a escala nacional que hayan presentado candidaturas para Presidencia, Vicepresidencias de la República y diputados y diputadas a la Asamblea Legislativa.

iii. Un 5% en forma igualitaria entre todos los partidos políticos inscritos a escala provincial que hayan presentado candidaturas para diputados y diputadas a la Asamblea Legislativa.

El Tribunal mediante reglamento procurará una distribución equitativa de la pauta con base en los datos que presenten las empresas de horarios y espacios de mayor difusión, contemplando tanto medios nacionales como provinciales y regionales que hayan cumplido el trámite de inscripción.

b) Un 20% del anticipo, podrá ser recibido por los partidos políticos, previa rendición de las garantías líquidas suficientes. Este monto se distribuirá en partes iguales para cada partido político de la siguiente manera:

i. A los partidos políticos inscritos a escala nacional que hayan presentado candidaturas para presidente, vicepresidentes de la República y diputados a la Asamblea Legislativa, se les distribuirá en sumas iguales, previa rendición de las garantías líquidas suficientes, el ochenta por ciento (80%) del monto establecido.

ii. Previa rendición de las garantías líquidas suficientes, un veinte por ciento (20%) del monto establecido será distribuido en sumas iguales entre todos los partidos únicamente a escala provincial con candidaturas presentadas a diputados a la Asamblea Legislativa.

Los partidos políticos que hayan recibido contribución estatal a modo de financiamiento anticipado, según las reglas del inciso b) de este artículo, y que no hayan cumplido las condiciones que establece el artículo 96 de la Constitución Política y lo preceptuado en este artículo, deberán devolver lo recibido por concepto de financiamiento anticipado. Igual procedimiento se aplicará con los excedentes, en caso de que la suma adelantada supere el monto a que tenía derecho el partido político.

El Tribunal podrá constituir un fideicomiso con entidades del Sistema Bancario Nacional, a efectos de administrar el financiamiento anticipado a los partidos políticos.

Rige a partir de su publicación.

Antonio José Ortega Gutiérrez

Pilar Cisneros Gallo

Jonathan Jesús Acuña Soto

Priscilla Vindas Salazar

Rocío Alfaro Molina

Luz Mary Alpízar Loaiza

Andrés Ariel Robles Barrantes

Sofía Alejandra Guillén Pérez

Diputados y diputadas

NOTA: Este proyecto cumplió el trámite de revisión de forma en el Departamento de Servicios Parlamentarios.

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA PROMOVER EL EMPLEO FORMAL
(ELIMINACIÓN DE BARRERAS Y PRÁCTICAS ANTICOMPETITIVAS)**

Expediente N.º 24.345

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Como lo ha señalado reiteradamente la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), las cargas sociales que pagan los empleadores por cada trabajador son las más altas de la OCDE y se encuentran entre las más altas en el ámbito internacional. Este costo genera distorsiones en el mercado laboral, desestimula el empleo formal, dificulta la contratación y redundante en mayores niveles de desempleo.

“...En estos momentos, las cargas sociales y otros impuestos representan un 37% del salario de los trabajadores y el 72% de ese monto lo cancelan las empresas...”

Las cargas sociales en Costa Rica son muy altas en comparación con el promedio de la OCDE (cifras en porcentajes).

República Checa	27
Francia	25
Costa Rica	24
España	23
Promedio OCDE	12
México	10
Canadá	10
Estados Unidos	7
Chile	6
Dinamarca	0
Nueva Zelanda	0

”1

¹ <https://www.larepublica.net/noticia/empresas-en-costa-rica-pagan-el-doble-de-cargas-sociales-en-relacion-con-el-promedio-de-la-ocde>

Esto contribuye, en gran medida, a la informalidad en nuestro mercado de trabajo, que supera el 40% de la fuerza laboral desde hace varios años, lo cual tiene un enorme impacto en la productividad de la economía y constituye una barrera para el crecimiento de las empresas, pues la formalización es necesaria para poder ampliar sus negocios, pero el costo y la deuda acumulada les hace prácticamente imposible dar ese paso. Los trabajadores en esta condición quedan al margen de los derechos laborales y la cobertura de salud.

En palabras de ODCE:

*“...El sistema de impuestos sobre el trabajo de Costa Rica **dificulta significativamente la participación en el mercado de trabajo formal**, especialmente **para trabajadores poco calificados y jóvenes**. La tasa impositiva de la nómina de seguro social total es de 36.5%, muy por encima del promedio de la OCDE (27.2%). Las cargas patronales son especialmente altas (26.33%) haciendo con que los costos laborales no salariales en Costa Rica sean más altos que la mayoría de los países de la OCDE y casi 9 puntos porcentuales por encima del promedio de la OCDE.*

***Una tasa tan alta hace subir el costo del empleo formal, haciendo más atractivo contratar o trabajar informalmente.** A diferencia de lo que sucede en la mayoría de los países de la OCDE, una de las razones de las altas cargas sociales es que Costa Rica las utiliza como impuestos a la nómina (es decir, impuestos pagados por patronos que **no dan derecho a prestaciones sociales**). Más de un tercio de las contribuciones patronales se destinan a financiar programas no contributivos de lucha contra la pobreza, capacitación e incluso la capitalización de un banco público, **el Banco Popular y de Desarrollo Comunal (BPDC)**...”² (el destacado no es del original)*

Para el caso concreto del Banco Popular y Desarrollo Comunal (en adelante *Banco Popular*) entonces la OCDE ya ha identificado que el diseño legal planteado en el Fondo de Trabajo se ha convertido en una de las barreras para el empleo formal. Está claro que los aportes obligatorios a sistemas de pensiones son fundamentales para garantizar la manutención de las personas una vez que se retiren y que van en beneficio del propio trabajador; sin embargo, los aportes al Banco Popular no se vinculan con beneficios percibidos por los trabajadores, ni directa ni indirectamente. Además, hoy día existe una amplísima gama de sistemas de ahorro y préstamo a los que los trabajadores pueden acceder en forma voluntaria, tales como la banca comercial, las asociaciones solidaristas, las cooperativas y las mutuales y no se justifica el ahorro obligatorio para capitalización de un banco particular.

² En <https://www.oecd.org/els/emp/OECD-Reviews-of-Labour-Market-and-Social-Policies-Costa-Rica-ES.pdf> p. 21

Adicionalmente, este modelo legal plantea una posible práctica anticompetitiva. Veamos:

1- Propiedad de los recursos

a- La Sala Constitucional ha sido clara al indicar el contenido de la propiedad privada. Al respecto señala que:

“...es la posibilidad de poseer de forma exclusiva de una cosa, de gozar de ella y disponer de la misma sin más limitaciones que las que la Ley disponga o la que imponga por propia voluntad su dueño” ...

En ese sentido, el Magistrado Jinesta Lobo explicó, en relación con los fondos de pensiones complementarias, que:

“(...) el dinero acumulado por el trabajador en sus cuentas individuales de los fondos de pensiones complementarias es propiedad privada. El artículo 9 de la Ley de Protección al Trabajador califica el régimen como de capitalización individual, a diferencia de los regímenes básicos diseñados como de capitalización colectiva, a la luz del principio de solidaridad, inmanente en todo el Título IV de nuestra Constitución Política “Derechos y Garantías Sociales”.³ (el destacado no es del original)

b- Por su parte la Procuraduría General de la República, ha señalado sobre el aporte al *Banco Popular* que:

“...el aporte que el legislador estableció en el artículo 5 inciso a) de la Ley Orgánica del Banco Popular, es un impuesto. Un impuesto cuyo hecho generador consiste, en una situación independiente de toda actividad estatal relativa al contribuyente: la condición de patrono. Mediante él, se grava una condición, no una actividad particular del ente público o privado. (En el mismo sentido, véase pronunciamiento C-073-88 de 27 de abril de 1988) ...⁴ (el destacado no es del original)

2- Desde el punto de vista operativo:

a. la Sala Constitucional en forma reiterada ha indicado que:

“...Como presupuesto básico importante, debe partirse de que las pensiones complementarias son planes de capitalización individual. Así

³ En el voto N° Res N° 2016000334 de las 9:45 horas del 13 de enero de 2016.

⁴ Procuraduría General de la República. Dictamen: 081 del 13/05/1988 http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/pronunciamiento/pro_ficha.aspx?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=1395&strTipM=T

*lo define la propia Ley, al establecer, que el régimen obligatorio de Pensiones Complementarias es un sistema de capitalización individual, cuyos aportes serán registrados y controlados por medio del Sistema Centralizado de Recaudación de la CCSS y administrado por medio de las operadoras elegidas por los trabajadores...*⁵ (el destacado no es del original)

b- la Procuraduría General de la República ha sido clara cuando indica:

*“... Los aportes a dicho Régimen son registrados y controlados por medio del Sistema Centralizado de Recaudación, conforme el artículo 31 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social (SICERE). Dicho Sistema debe trasladarlos a la Operadora escogida por los trabajadores. Los aportes al Régimen Obligatorio de Pensiones Complementarias se calculan con la misma base salarial reportada por los patronos al Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte de la CCSS...”*⁶(el destacado no es del original)

*“... El Sistema Centralizado de Recaudación es el órgano de la CCSS encargado de la gestión del proceso de registro, facturación, recaudación, distribución y control de los aportes a los Regímenes de Pensiones Complementarias y Fondo de Capitalización Laboral. En ese sentido, le corresponde trasladar los aportes del Régimen Obligatorio de Pensiones Complementarias a la operadora escogida por los trabajadores o a la operadora de afiliación automática...”*⁷(el destacado no es del original)

3- A pesar de los anteriores criterios, hoy día los recursos de los trabajadores deben cumplir con una larga peregrinación de hasta 24 meses para que el dinero que constituye su propiedad privada por ser fruto de su trabajo llegue a su fondo de pensión complementaria obligatoria. Esto quedó explicado en una nota periodística de 2020:

“...Los recursos tienen como finalidad robustecer las pensiones de los asalariados, pero antes de hacerlo dan un paseo hasta de 24 meses por las arcas del Banco Popular con un costo mínimo.

¿Por qué pasa esto? ... la Ley de Protección al Trabajador (Ley 7983) y la Ley Orgánica del Banco Popular (Ley 4351) ... le dieron a esta entidad financiera el beneficio de administrar una porción de los fondos durante ...

⁵ En Sala Constitucional Voto N.º 3483 resolución de las 14 hrs. del 2 de mayo del 2003

⁶ En PJD-016-08

⁷ EN PGR C-321-2008

18 meses, pero termina siendo más con el objetivo de robustecer su patrimonio.

Cuando termina ese periodo, el Popular transfiere los recursos al ROP, pero únicamente pagará una tasa que no podrá ser inferior a la inflación medida por el Índice de Precios al Consumidor (IPC), ni mayor que la tasa activa para préstamos de vivienda de interés social del Banco...

¿Afiliados afectados?

Sin embargo, los afiliados se han visto afectados directamente por esta decisión.

“En el año 2011, la Supen calculó que el costo de estos paseos representaba cerca de un 7% de la pensión del trabajador”, cita un análisis elaborado por Edgar Robles, exjefarca de Supen, para la Academia de Centroamérica, en setiembre del 2019...

... la Superintendencia presentó el proyecto de ley 17.597, con el objetivo de acreditar los recursos de forma directa para dar mayor rentabilidad a los afiliados, y, por ende, una pensión más alta...

“Como afiliado perdías un año de posible retorno en los fondos de pensiones, con el solo hecho de que esos recursos den esos paseos”, afirmó el exjefarca de Supen, al referirse a los últimos datos que vio antes de dejar el cargo a finales de abril, 2020...”⁸

Se concluye de este análisis que el desvío de los fondos por dos años hacia el Banco Popular no tiene una razón justificable. Los trabajadores no están percibiendo un beneficio de esto, sino que, por el contrario, podrían estar siendo afectados hasta en un 7% de su pensión.

El único objetivo del recorrido del dinero es para fortalecer el patrimonio del banco, pero ¿requiere realmente el Banco Popular seguir fortaleciendo su patrimonio *ad perpetuam* con fondos de bajo costo? Lo que se pudo haber justificado al momento de fundación del banco, para capitalizarlo, ¿sigue siendo válido 52 años después? ¿Se justifica que los trabajadores pierdan hasta un 7% del monto de su pensión para fortalecer el patrimonio de un banco público que tiene acceso a otros recursos de bajo o nulo costo (cuentas corrientes)?

4. Situación financiera del Banco Popular

⁸ En el Financiero (Costa Rica) 18 de Julio 2020: “Banco Popular se enfrenta a perder fondeo barato que recibe de los trabajadores.

El Banco Popular cuenta⁹ en total con ₡4.094.865.851.910 (esto es más de 4 billones de colones) en activos; estos son financiados por ₡3.170.069.271.339 en pasivos y ₡924.796.580.571 en patrimonio. Además, cuenta con aportes patrimoniales no capitalizados, cuyo desglose es el siguiente:

Tabla N.º 1

Aportes patrimoniales no capitalizados		
Aporte patronal no capitalizado	₡9.218.091.069	2,69%
Patrimonio adicional aportado por el Gobierno	₡1.312.507	0,0004%
Aporte patrimonial 0.25% Ley 7983	₡332.893.963.017	97,31%
Total	₡342.113.366.592	100%

Respecto al 0.25% de aporte patronal que queda en el banco, reafirmamos la opinión expresada en 2020 por el hoy diputado, Eli Feinzaig:

*“Es un financiamiento gratuito que se otorga al Banco Popular, **una ventaja de la que no gozan otros bancos estatales y privados**, y que debería ser eliminado para que los recursos pasen directo a las pensiones complementarias”, afirmó el economista Eli Feinzaig...”¹⁰ (el destacado no es del original)*

5- **Solidez financiera del Banco Popular respecto a otros bancos**

En la tabla N.º 2 se puede observar que, si bien el Banco Popular tiene menos activos y pasivos que los otros bancos analizados, su patrimonio es mayor respecto a los otros bancos. Es decir, el Banco Popular tiene una mayor capacidad para absorber pérdidas y mantener la estabilidad financiera, ya que tiene una posición de capital más fuerte en comparación con su tamaño.

Ahora bien, desde la perspectiva de solvencia, el Banco Popular tiene mayor solvencia a largo plazo que sus pares, aunque menor liquidez en el corto plazo. Estos elementos nos permiten fundamentar la propuesta de transición establecida en la ley, ya que se propone un plazo de transición adecuado y pertinente para cumplir con el objetivo de la ley y, a la vez, garantizar un plazo prudencial para que el Banco pueda hacer los ajustes de cartera requeridos para sostener su solvencia financiera.

⁹ Elaboración propia basada en estados financieros consolidados al 30 de setiembre de 2023 del Conglomerado Financiero Banco Popular y de Desarrollo Comunal.

¹⁰ En el Financiero (Costa Rica) 18 de Julio 2020: “Banco Popular se enfrenta a perder fondeo barato que recibe de los trabajadores”

Tabla N.º 2

Activos, pasivos y patrimonio: Banco Popular y Desarrollo Comunal, Banco Nacional de Costa Rica y Banco de Costa Rica¹¹

Indicador	Banco Popular	Banco Nacional	Banco de Costa Rica
Activos	₡4.094.865.851.910	₡8.334.994.840.896	₡6.756.161.402.970
Pasivos	₡3.170.069.271.339	₡7.566.024.335.572	₡6.012.734.915.783
% Pasivos sobre activos	77,42%	90,77%	89,00%
Patrimonio	₡924.796.580.571	₡768.970.505.324	₡743.426.487.187
% Patrimonio sobre activos	22,58%	9,23%	11,00%

Tomando en cuenta lo anterior, se propone, por un lado, eliminar el 0.25% del aporte patronal que actualmente no es trasladado al ROP y se queda en el Banco Popular y, por otra parte, hacer expedito e inmediato el traslado de los recursos aportados por el trabajador y el patrono al fondo de pensiones, de manera tal que, una vez aprobada la ley y transcurrido el proceso gradual establecido en el transitorio #1, el SICERE remita los recursos en forma directa e inmediata a la operadora de su preferencia. Estas medidas transitorias buscan garantizar que el Banco Popular pueda adaptarse en cuanto a su composición de cartera y preparar estrategias para la captación de fondos en el mercado, de ahí que se apliquen en forma gradual, ordenada y transparente, con el plazo suficiente.

Al reducir el costo del empleo en 0.25% del salario para los patronos, estas medidas incentivarían la contratación en la formalidad y otorgan más empleabilidad a los trabajadores.

En segundo lugar, se responde a las advertencias señaladas por OCDE y se elimina la odiosa imposición del uso del dinero de los trabajadores para financiar un banco que no los beneficia y que cuenta con una ventaja injustificada con respecto a los demás bancos comerciales (distorsión de competencia); en su lugar, se fortalece el Régimen Obligatorio de Pensiones Complementarias de cada trabajador.

¹¹ Fuente: Estados Financieros Consolidados a septiembre de 2023 de Banco Popular y de Desarrollo Comunal, del Banco Nacional, y del Banco de Costa Rica

Por todo lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de los señores diputados y las señoras diputadas la siguiente iniciativa de ley:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA PROMOVER EL EMPLEO FORMAL
(ELIMINACIÓN DE BARRERAS Y PRÁCTICAS ANTICOMPETITIVAS)**

ARTÍCULO 1- Modifíquense los artículos 7, 8, 9 y 10 de la Ley Orgánica del Banco Popular y de Desarrollo Comunal, Ley N.º 4351, publicada en el diario oficial La Gaceta el 19 julio de 1969 y sus reformas, para que en adelante se lean:

Artículo 7- Los aportes de los patronos establecidos en el artículo 13, inciso b) de la Ley N.º 7983 Ley de Protección al Trabajador, publicada en el diario oficial La Gaceta el 8 febrero del 2000 y sus reformas serán deducibles del monto de la renta gravable, para efectos del Impuesto sobre la Renta que éstos deben pagar.

Artículo 8- El Banco determinará por medio de reglamento la forma en que deben registrarse los ahorros para los fines de la presente Ley.

El ahorro de los trabajadores y los intereses, premios y bonificaciones que se le apliquen, se registrarán en cuentas personales y serán propiedad de cada trabajador. Podrán hacer retiro de ellos de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 9- Los trabajadores pueden ahorrar en forma voluntaria, y en este caso los patronos están obligados a deducir la suma autorizada, así como las cuotas estipuladas para el pago de operaciones de crédito concedidas por el Banco y depositar todas estas sumas en esta Institución cuando el Banco así lo solicite.

Artículo 10- El ahorro voluntario que realicen los trabajadores y otras personas naturales y jurídicas devengarán intereses anuales cuya tasa fijará la Junta Directiva Nacional. El ahorro voluntario estará permanentemente a disposición de los ahorrantes. Sin embargo, cuando se establezcan convenios por ahorros a plazo, el ahorrante deberá atenerse a los plazos convenidos de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Banco.

ARTÍCULO 2- Modifíquense los incisos a), b) y el párrafo final del artículo 13 de la Ley N.º 7983, Ley de Protección al Trabajador, publicada en el Diario Oficial La Gaceta el 8 febrero del 2000 y sus reformas, los cuales se leerán:

Artículo 13- Recursos del Régimen

El Régimen Obligatorio de Pensiones Complementarias se financiará con los siguientes recursos:

a) Un aporte del 1% mensual sobre las remuneraciones, sean salarios o sueldos que deben pagar los trabajadores. Dicho aporte se hará durante el tiempo que se mantenga la relación laboral, sin límite de años, y será administrado por las entidades autorizadas conforme a esta Ley.

b) Un aporte del 0.25% mensual sobre las remuneraciones, sean salarios o sueldos que deben pagar los patronos, los Poderes del Estado y todas las instituciones públicas. Dicho aporte se hará durante el tiempo que se mantenga la relación laboral, sin límite de años, y será administrado por las entidades autorizadas conforme a esta Ley.

[...]

Sobre los recursos referidos en los incisos a) y b) del presente artículo-el Sistema Centralizado de Recaudación trasladará inmediatamente a la operadora escogida por los trabajadores dichos montos conforme al artículo 31 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social (SICERE).

ARTÍCULO 3- Deróguense los artículos 5, 6, 12, y 13 de la Ley Orgánica del Banco Popular y de Desarrollo Comunal. Ley N.º 4351, publicada en el diario oficial La Gaceta el 19 julio 1969 y sus reformas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I- De los recursos del 0.25% mensual calculado sobre el salario mensual del trabajador que han pagado los patronos, los Poderes del Estado y todas las instituciones públicas, y de los aportes del 1% calculado sobre el salario mensual que han pagado los trabajadores que formen parte de la cartera de inversión y estén en poder del Banco a la entrada en vigencia de esta Ley, este debe cumplir el traslado mensual de los mismos en el plazo máximo de 18 meses establecido en la Ley previo a esta reforma.

Durante dicho plazo, el Banco Popular y de Desarrollo Comunal es el responsable de tomar las provisiones para la devolución ordenada de los aportes patronales y de los trabajadores que, a la entrada en vigencia de esta ley, se encuentren en su cartera de inversiones. Una vez finalizado este plazo, el Banco debe certificar ante la Superintendencia de Pensiones (SUPEN) que ha finalizado el traslado total de los recursos aquí señalados, en tiempo y forma.

TRANSITORIO II- Los depósitos de las cuotas en mora por parte de los patronos durante el plazo otorgado en el transitorio 1 de esta Ley (artículos 5 y 13 Ley N.º 4351) no serán trasladados por SICERE al Banco Popular, sino que serán trasladados a la operadora de pensión definida por el trabajador conforme se efectúen dichos depósitos.

TRANSITORIO III- Con el fin de incentivar el pago de las cuotas patronales atrasadas, se otorga la condonación a los adeudos pendientes de pago por multas, recargos e intereses acumulados al momento de entrada en vigencia de esta ley.

TRANSITORIO IV- Se otorga un plazo máximo de dos meses a la CCSS, Banco Popular y a la SUPEN para que ajusten sus reglamentos. La ausencia de estos ajustes no impide la aplicación de esta Ley.

Rige a partir de su publicación

Eliécer Feinzaig Mintz

Johana Obando Bonilla

Kattia Cambroner Aguiluz

Gilberto Arnoldo Campos Cruz

Cynthia Maritza Córdoba Serrano

Luis Diego Vargas Rodríguez

Diputados y diputadas

NOTA: Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos en el Departamento de Servicios Parlamentarios.

1 vez.—Exonerado.—(IN2024870186).

PROYECTO DE LEY

LEY PARA LA PROMOCIÓN DEL SEGURO AGROPECUARIO DE RIESGOS PARA ACTIVIDADES AGRÍCOLAS, PECUARIAS, PESQUERAS, ACUÍCOLAS, DE MARICULTURA Y FORESTALES

Expediente N.º 24.348

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El Sector Agropecuario, entendido para efectos de este texto como todas las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, acuícolas, de maricultura y forestales; juega un papel fundamental en la producción de alimentos, la generación y la distribución de la riqueza, y en la creación de empleos, indispensablemente en zonas rurales y costeras con Índices de Desarrollo Social (IDS) deficientes, como son los casos de Talamanca, Los Chiles, Puerto Jiménez, Buenos Aires y Upala, que se ubican entre los cinco cantones con el menor IDS del país (MIDEPLAN¹).

Desde el año 2010 y hasta el 2023, las actividades agroproductivas englobaron entre el 9,3% y el 13,4% de las personas ocupadas en Costa Rica, siendo la segunda rama de la economía en importancia para la generación de empleos, después del sector de comercio (de 15,6% a 21,8%) e inclusive superior al sector manufacturero (de 8,4% a 12,8%). Las estimaciones del Banco Central de Costa Rica (BCCR) indican que en febrero de 2024 la producción agropecuaria superó en 1,5 p.p. la producción en el mismo mes del año anterior², mientras que el crecimiento de las actividades agropecuarias será cercano al 1,1% en el 2024, impulsado principalmente por la actividad agroexportadora.

A pesar de los aportes históricos del Sector Agropecuario al desarrollo del país, los pequeños y medianos productores agropecuarios deben lidiar con riesgos difíciles de controlar por eventos adversos como son los geológicos, climáticos, fitosanitarios, zoonosológicos y de mercado que, de materializarse, se podrían traducir en pérdidas económicas y patrimoniales. Las pérdidas esperadas ocasionadas por eventos de riesgo de tipo climático, fitosanitarios y zoonosológicos, son cada vez más frecuentes y de mayor impacto, generando inestabilidad en los ingresos económicos de los productores, atentando contra su permanencia en la actividad agropecuaria y afectando la base productiva y agroalimentaria del país.

¹ Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN). 2023. Índice de Desarrollo Social 2023.

² BCCR. 2024. Informe Mensual de Coyuntura Económica, abril 2024.

De acuerdo con la Organización de la Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés), cerca del 23% de las pérdidas mundiales ocasionadas por desastres naturales fueron absorbidas por el sector agrícola entre 2005 y 2015. A esto se le deben adicionar las pérdidas de cosechas agrícolas ocasionadas por fitopatógenos que se han estimado hasta en 220 mil millones de USD por año a nivel mundial. En términos generales, las pérdidas ocasionadas por fenómenos naturales hidrometeorológicos en Costa Rica fueron superiores a 190 mil millones de colones en 2021³.

El Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (IFAD)⁴ hace hincapié en que los pequeños productores agropecuarios no pueden manejar este tipo de riesgos por sí solos, y sostienen que los problemas para la colocación de coberturas se deben principalmente a la inadecuada percepción del riesgo, instrumentos financieros con montos de primas incapaces de cubrir por los pequeños productores, limitada educación en aseguramiento y el desconocimiento de los riesgos a los que se exponen las unidades agropecuarias. Por esta razón, incentivar prácticas agroempresariales para el manejo de riesgos es fundamental en la planificación de la producción agropecuaria, en cuyo caso resulta imprescindible facilitar el acceso a conocimiento y herramientas de transferencia de riesgos como son los seguros agropecuarios, que funcionan como un respaldo ante pérdidas imprevistas e inevitables provocadas por eventos incontrolables.

En Costa Rica existe una línea de seguros agrícolas ofrecida por el Instituto Nacional de Seguros (INS) de conformidad con la Ley de Seguro Integral de Cosechas, N.º 4461 del 10 de noviembre de 1969. No obstante, esta Ley es obsoleta para los requerimientos y la realidad actual del Sector Agropecuario, en especial por la apertura del mercado de seguros en Costa Rica a partir de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros, N.º 8653 del 22 de julio del 2008, sobre lo cuál existe el pronunciamiento C-276-2017 de la Procuraduría General de la República (PGR) que concluye:

*“Al abrirse con las leyes Nos. 8653 y 8956 el mercado de seguros en nuestro país y eliminarse el monopolio que en esta materia mantenía el Instituto Nacional de Seguros, **sí se habría eliminado la administración exclusiva del seguro integral de cosechas que la Ley No. 4461 le concedía a dicha entidad;** (...)”* (el resaltado es nuestro).

En sus primeros años, el denominado Seguro Integral de Cosechas del INS fue dirigido a los cultivos de arroz, algodón y sorgo. Fue hasta el año 2016 que se

³ Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN). 2022. Delphos: Pérdidas Ocasionadas por Fenómenos Naturales.

⁴ IFAD (2010). The Potential for Scale and Sustainability in Weather Index Insurance for Agriculture and Rural Livelihoods.

IFAD (2020). Seguros agrícolas en América Latina y el Caribe: Desafíos y lecciones a partir de experiencias innovadoras.

reinventó y pasó a llamarse “Seguro Agrícola”, con una mayor oferta de productos aplicables a diversos cultivos como café, papa, aguacate, caña de azúcar y piña, entre otros de importancia para la oferta productiva y exportable (Cuadro 1).

Cuadro 1. Monto asegurado por cultivo, en millones de colones, 2018-2023.

Cultivo	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Café	1 443,4	1 160,3	3 739,4	6 853,1	9 280,8	4 541, 8
Papa			186,8	538,2	1 357,8	607,5
Arroz	8 339,3	971,8	939,6	261,6	1 181,1	411,0
Banano y/o plátano		13,5	1 007,6	1 214,0	759,6	629,7
Caña de Azúcar		48,8	833,3	1 681,7	687,5	612,9
Aguacate			182,0	261,0	515,8	91,3
Ornamentales	37,0	316,4	5,0	336,7	489,8	152,1
Yuca	1,3		284,3	242,9	484,2	195,4
Cebolla			206,6	101,8	461,1	346,0
Zanahoria			19,5	63,5	184,8	64,0
Piña	3 877,3	2 242,8	1 470,2	1 144,7	180,2	712,6
Papaya			187,8	151,2	136,2	41,2
Ñame			66,6	70,4	119,4	26,7
Palma Aceitera	122,9	178,6	124,6	94,5	110,9	110,9
Fresa			54,1	33,4	110,1	3,6
Forestales		104,5	111,9	117,3	109,5	51,1
Otras hortalizas		748,1	32,3	35,3	88,5	48,0
Vainica			2,0	15,0	85,5	4,5
Repollo				30,0	77,0	20,0
Tomate			42,1	26,0	70,0	29,8
Mango					66,0	
Chile			12,9	34,3	47,4	18,3
Otras frutas	357,3	855,3	177,5	51,7	40,9	107,6
Sandía			57,8	7,3	29,0	9,0
Frijol		48,7			25,0	
Chayote			6,5	2,5	23,2	20,5
Otras raíces y tubérculos		24,4	8,9	7,3	8,5	
Otros granos básicos				5,0	7,6	8,8
Total	14	6	9	13	16	8 864,
	178,4	713,3	759,2	380,3	737,3	2

Tipo de cambio de venta de 520,78 al 1 de febrero de 2024.

Fuente: SEPSA con información del INS, 2023.

No obstante, ha habido una disminución histórica en las primas recibidas, que para el año 2023 representaban menos del 18% con respecto al 2009 (Cuadro 2). Por el contrario, la cantidad de pólizas aumentó, lo que refleja una caída en el monto promedio de la prima por cada póliza colocada. Por ejemplo, en el 2009 la prima promedio recibida superaba los dos millones de colones (corrientes) y en el año 2023 la prima promedio fue inferior a doscientos mil colones.

Cuadro 1. Comportamiento del Seguro Agrícola entre 2009 y 2023.

Año	Cantidad de pólizas	Monto asegurado¹	Prima recibida¹	Cantidad de siniestros	Monto indemnizado¹
2009	473	16 630	1 122	80	768
2010	595	17 419	1 290	108	1 394
2011	502	15 462	1 169	80	824
2012	315	8 940	597	60	611
2013	391	10 513	651	93	979
2014	159	5 339	386	40	476
2015	393	10 989	604	108	1 265
2016	360	9 845	479	33	252
2017	460	7 981	216	25	163
2018	446	14 178	221	57	337
2019	290	6 713	181	26	141
2020	876	9 759	193	29	82
2021	1335	13 380	220	22	58
2022	2245	16 737	322	35	115
2023	1020	8 864	201	23 ^a	127 ^a

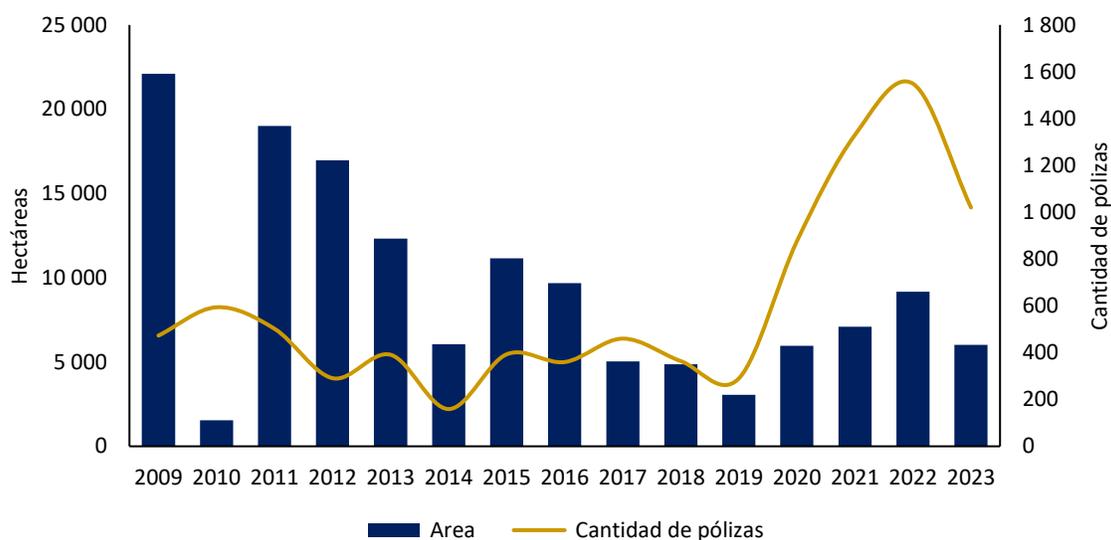
1/ Millones de colones.

a/ Al 1 de febrero del 2024 existían 39 reclamos pendientes de indemnizar.

Fuente: SEPSA con información del INS, 2024.

Al igual que la colocación de seguros, la evolución del área asegurada presenta una tendencia a la baja, con un total de 6016 hectáreas aseguradas en 2023, 73% menos que en 2009 (Gráfico 1). A pesar de los cambios, los seguros agrícolas siguen siendo inaccesibles para los pequeños y medianos productores debido al costo de las primas y la falta de conocimiento sobre el aseguramiento y el manejo de riesgos. Tampoco han sido suficientes para dinamizar el mercado y trascender sobre el aseguramiento de unidades agroproductivas en el territorio nacional.

Gráfico 1. Área total asegurada y cantidad de pólizas, 2009-2023.



Fuente: SEPSA con información del INS, 2023.

El artículo 6 de la Ley N.º 4461 creó una Reserva Técnica de Contingencias para “*enjuagar los déficits que pueda arrojar la liquidación anual del Seguro Integral de Cosecha*”, que tal y como se mencionó en el pronunciamiento C-276-2017, dejó de ser administrado exclusivamente por el INS. Esta reserva contó inicialmente con aportes provenientes de los miembros del Sistema Bancario Nacional y los bancos privados, que fueron sustituidos posteriormente por los aportes del INS y de los bancos comerciales del Estado mediante la Ley que Reforma la Ley de Seguros de Cosechas y Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, N.º 4623 del 5 de agosto de 1970.

Luego la Ley de Modernización del Sistema Financiero de la República, N. 7107 del 4 de noviembre de 1988, reformó el artículo 12 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, N.º 1644 del 26 de setiembre de 1953, “*eliminando como destino del remanente de las utilidades netas, el aporte a la reserva técnica de contingencias del seguro de cosechas*”, según consta en el pronunciamiento C-069-2014 de la PGR. A diciembre de 2023, el monto de dicha Reserva ascendía a veintidós mil (22 000) millones de colones según oficio DSG-00599-2024 del INS, siendo que, el artículo 6 de la Ley N.º 4461 dispone que “*Las sumas acumuladas en la referida Reserva serán colocadas y el producto de dicha colocación se utilizará para acrecentar esa Reserva*”.

Aunque la Ley N.º 4461 sigue vigente, su contenido normativo es laxo, ineficiente y exclusivo para actividades agrícolas, sin amparar productos pecuarios, pesqueros, acuícolas, de maricultura ni forestales, actividades que quedan desprotegidas ante la falta de seguros que las cubran. Por otro lado, la información expuesta refleja un debilitamiento sostenido en la colocación de seguros agrícolas, a pesar de tener

como respaldo la Reserva Técnica de Contingencias, misma que ha crecido orgánicamente por efecto de su inversión.

En dicha norma no existe un componente de promoción para el uso del seguro, ni incentivos para que los pequeños y medianos productores accedan a estos, mientras que la información técnica para el diseño de seguros está dispersa y sin estandarización entre las diferentes instituciones vinculantes. Por otro lado, la experiencia mundial fluye hacia la institucionalización del seguro y la creación de fondos de subvenciones para facilitar el acceso a instrumentos de aseguramiento.

Ante la promulgación de la Ley N.º 8653, la apertura del mercado de seguros y la eliminación de la administración exclusiva del Seguro Integral de Cosechas por parte del INS, no existe normativa alguna que en la actualidad facilite la sostenibilidad en el uso y la promoción de los seguros agropecuarios.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Consejo Agropecuario Centroamericano (CAC)⁵ son claros en señalar la necesidad de contar con mecanismos que fortalezcan las alianzas público-privadas en el ámbito de los seguros agropecuarios, además de institucionalizar el seguro para consolidar su sostenibilidad por medio de Políticas Públicas. Labor que podría asumir el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) como ente rector del Sector Agropecuario, que cuenta con una estructura de atención y seguimiento a los productores agropecuarios en todas las regiones del país, y con diferentes instituciones que facilitarían la coordinación interinstitucional, a fin de cumplir con sus objetivos de promoción e incentivo a la producción agropecuaria, resguardando el patrimonio productivo de Costa Rica y mitigando la exposición al riesgo que sufren los pequeños y medianos productores, con la vinculación entre programas de aseguramiento y paquetes tecnológicos con prácticas sostenibles.

El conocimiento en materia de seguros agrícolas y gestión integral del riesgo es indispensable para afianzar la continuidad y sostenibilidad de los programas de aseguramiento, y evitar que los tomadores de seguros abandonen sus prácticas de producción sostenibles después de adquirir el seguro, propiciando un incremento en la indemnización por la ocurrencia de eventos que se pudieron evitar (IFAD, 2020).

En este sentido, la transferencia de conocimientos y el apoyo vía subvención a las primas de los seguros, podría propiciar una mayor demanda de estos instrumentos y, por ende, un incremento de la oferta de seguros, fortaleciendo la gestión del riesgo en actividades agroproductivas resilientes, la seguridad alimentaria y el manejo consciente de los recursos naturales. Además, el aseguramiento mejora la capacidad de recuperación productiva del afectado y promueve el acceso a otros instrumentos financieros (IFAD). Asimismo, la participación del Estado en el ámbito

⁵ CEPAL & CAC (2019). Índices climáticos, políticas de aseguramiento agropecuario y gestión integral de riesgos en Centroamérica y la República Dominicana: Experiencias internacionales y avances regionales.

de los seguros agropecuarios no solo beneficiaría a los productores, sino que generaría las condiciones para reducir las primas y dinamizar el mercado (CEPAL & CAC, 2019).

Por las razones antes expuestas y ante la necesidad de realizar una actualización de la normativa vigente en el ámbito de seguros agropecuarios para Costa Rica que propicie la estabilidad de las actividades agropecuarias y la recuperación de los productores ante la materialización del riesgo, que fortalezcan la seguridad alimentaria, la generación de empleos, el aporte a la economía nacional y la gestión del riesgo agroproductivo, es que se propone la presente Ley con el objetivo fundamental de promover y apoyar el uso de los seguros en las actividades productivas agropecuarias como un instrumento para la gestión integral del riesgo.

Esta Ley se basa en cuatro pilares fundamentales, que se desarrollan a plenitud en el articulado y se describen a continuación:

- a) El amparo de actividades procedentes de subsectores agropecuarios como el agrícola, el pecuario, la pesca, la acuicultura, la maricultura y la actividad forestal, en el sentido pleno de promover seguros inclusivos y diversificados.
- b) La institucionalización de la promoción para el uso de seguros agropecuarios, para fortalecer la gestión de riesgos, así como generar e instrumentalizar la información de fuentes y entidades públicas necesaria para el diseño de programas de aseguramiento que posibiliten y mejoren el desempeño del Sector Agropecuario.
- c) La conformación de un comité técnico asesor para mejorar la coordinación interinstitucional en cuanto a la promoción de programas de seguros agropecuarios de riesgos.
- d) La creación de un Fondo de Apoyo dirigido a subvencionar las primas de pequeños y medianos productores para facilitar el acceso a los seguros agropecuarios y dinamizar el mercado nacional.

Por estas razones, se presenta ante los señores diputados el siguiente proyecto de ley: **LEY PARA LA PROMOCIÓN DEL SEGURO AGROPECUARIO DE RIESGOS PARA ACTIVIDADES AGRÍCOLAS, PECUARIAS, PESQUERAS, ACUÍCOLAS, DE MARICULTURA Y FORESTALES**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA LA PROMOCIÓN DEL SEGURO AGROPECUARIO DE RIESGOS
PARA ACTIVIDADES AGRÍCOLAS, PECUARIAS, PESQUERAS,
ACUÍCOLAS, DE MARICULTURA Y FORESTALES**

ARTÍCULO 1- Se crea el programa de subvenciones a los Seguros Agropecuarios de Riesgos, con el propósito de transferir riesgos asegurables a los que estén expuestos los productores agropecuarios, para dispersar en un colectivo la carga económica que pueda generar su ocurrencia. El programa de subvenciones al que se refiere la presente Ley será de aplicación a los seguros agropecuarios dirigidos a las actividades de producción agrícolas, pecuarias, pesqueras, acuícolas, de maricultura y forestales.

ARTÍCULO 2- La presente Ley tiene como objetivo fundamental promover y apoyar el uso de los seguros de riesgos en actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, acuícolas, de maricultura y forestales, realizadas en el territorio nacional

Los tipos de riesgos asegurables considerados en el programa de subvenciones serán definidos por la vía reglamentaria.

ARTÍCULO 3- El Seguro Agropecuario de Riesgos podrá ser comercializado por cualquier entidad aseguradora que cuente con la respectiva autorización administrativa en la categoría de seguros generales emitida por la Superintendencia General de Seguros (SUGESE), según lo dispuesto en la Ley Reguladora del Mercado de Seguros, N.º 8653 del 22 de julio del 2008 y sus reformas.

ARTÍCULO 4- Se autoriza al Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), a crear dentro de su estructura organizacional, una dirección o la instancia que considere necesaria vía reglamento, que tendrá las siguientes funciones para el cumplimiento del objetivo de esta Ley:

- a) Diseñar propuestas o contribuir con el diseño de Programas de Aseguramiento que faciliten el desarrollo de las pólizas y notas técnicas de los Seguros Agropecuarios de Riesgos por parte de las entidades aseguradoras.
- b) Desarrollar estrategias de fomento para el uso del Seguro Agropecuario de Riesgos por parte de las personas productoras.
- c) Establecer los requisitos para acceder a la subvención de las primas de los Seguros Agropecuarios de Riesgos, que se definirán por la vía reglamentaria según la normativa que regula el tipo de beneficiario en su condición de persona productora.

- d) Determinar los porcentajes de las subvenciones al costo de las primas de los Seguros Agropecuarios de Riesgos.
- e) Aprobar y tramitar las solicitudes de subvención a las primas de seguros realizadas por parte de las personas productoras, de conformidad con los artículos 10, 11 y 12 de esta Ley. El procedimiento para la aprobación de las solicitudes de subvención se definirá por la vía Reglamentaria.
- f) Implementar y gestionar un sistema de información digital que incorpore la información técnica relevante sobre los Seguros Agropecuarios de Riesgos, la cual facilitará el análisis del mercado para la toma de decisiones de las entidades aseguradoras, las instituciones y los productores. Esta información se definirá por la vía reglamentaria.
- g) Recabar y disponer de información digital relacionada con factores de riesgo, tales como el clima, la meteorología, la geología, el medio ambiente, temas fitosanitarios y zoonosarios, que tengan incidencia sobre la actividad agropecuaria, en forma accesible, gratuita y actualizada para los productores y las empresas aseguradoras.
- h) Avalar los modelos de costos productivos emitidos por el MAG, de aquellas actividades productivas que se deseen asegurar.
- i) Elaborar un informe anual sobre el uso e impacto del Seguro Agropecuario de Riesgos y la administración del Fondo de Apoyo. La evaluación deberá referirse al accionar y desempeño en lo relativo al cumplimiento de metas y objetivos, impacto socioeconómico, equidad y género, razonabilidad en la ejecución de las directrices y normativas en la gestión de apoyo al seguro agropecuario y la sostenibilidad del Fondo de Apoyo, así como su adecuación al Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública.
- j) Brindar asistencia técnica a los productores beneficiados con la subvención, en cuanto a la adopción de una cultura de gestión integral de riesgos y la implementación de medidas de mitigación y adaptación al cambio climático.
- k) Otras funciones que en el cumplimiento de esta Ley se deban llevar a cabo y que se definan reglamentariamente.

ARTÍCULO 5- Se autoriza al MAG para conformar un comité técnico asesor Ad honorem de carácter consultivo, que tendrá como objetivo fundamental asesorar al MAG en materia de riesgos y seguros agropecuarios. Las funciones de este comité, así como sus integrantes, se definirán por la vía reglamentaria.

ARTÍCULO 6- Se crea el Fondo de Apoyo al Seguro Agropecuario de Riesgos, en adelante Fondo de Apoyo, con el objetivo fundamental de promover el uso del Seguro Agropecuario de Riesgos por medio de la subvención a las primas en las actividades primarias agrícolas, pecuarias, pesqueras, acuícolas, de

maricultura y forestales. A fin de cumplir con el objetivo de esta Ley, la administración del Fondo de Apoyo será realizada por el MAG.

ARTÍCULO 7- Para efectos de conformar y fortalecer el Fondo de Apoyo se establecen las siguientes fuentes de recursos:

a) La Reserva Técnica de Contingencias administrada por el Instituto Nacional de Seguros (INS) de conformidad con la Ley de Seguro Integral de Cosechas, N.º 4461 de 10 de noviembre de 1969 existente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, descontando el monto que requiera el INS para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones asociadas a sus contratos de seguros y reaseguros agrícolas vigentes, según corresponda. Para lo cual se autoriza al INS para que realice dicho traslado.

b) El MAG incluirá anualmente una partida en su presupuesto ordinario para el Fondo de Apoyo.

c) Autorícese a las instituciones de la Administración Pública Central, constituidas por el Poder Ejecutivo y sus dependencias, a la Administración Pública Descentralizada, a las empresas públicas, así como a las entidades públicas no estatales, nacionales e internacionales, para que contribuyan con aportes, servicios y donaciones al fortalecimiento del Fondo de Apoyo, respetando en cada caso particular, la normativa aplicable.

d) Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, observando y respetando en cada caso particular, la normativa financiera aplicable.

e) Se autoriza al MAG para la celebración de contratos y convenios para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.

Los recursos anteriormente mencionados, serán utilizados única y exclusivamente para el desembolso de la subvención de la prima del seguro creado en esta Ley, salvo otras disposiciones expresas en la misma.

ARTÍCULO 8- A fin de garantizar la sostenibilidad del Fondo de Apoyo y mientras los recursos no sean transferidos a los beneficiarios, dichos recursos podrán ser colocados en títulos o bonos emitidos por el Estado o cualesquiera otras entidades públicas, y/o en los instrumentos financieros autorizados por la SUGESE de conformidad con el Reglamento de Solvencia de Entidades de Seguros y Reaseguros, N.º 774 del 18 de setiembre del 2008 y sus reformas. Los ingresos generados por dichas inversiones podrán utilizarse para subvencionar las primas del Seguro Agropecuario de Riesgos o para capitalización del Fondo de Apoyo.

Para garantizar la sostenibilidad del Fondo de Apoyo, las colocaciones anuales por medio de subvenciones no podrán ser mayores a los ingresos totales del Fondo durante dos años consecutivos. Las colocaciones de los recursos serán definidas mediante un Plan Bienal de Sostenibilidad aprobado por el MAG.

ARTÍCULO 9- Se autoriza al MAG a constituir un fideicomiso para la administración de los recursos que conforman el Fondo de Apoyo.

Este fideicomiso será administrado por un banco comercial cuya contratación se realizará en los términos establecidos en la Ley General de Contratación Pública, N.º 9986 del 27 de mayo de 2021, sus reformas y su reglamento.

ARTÍCULO 10- Se crea la subvención como un mecanismo de descuento a la prima del Seguro Agropecuario de Riesgos, con el objetivo de promover la contratación del seguro y fortalecer la cultura de gestión de riesgos en el sector agropecuario.

Esta subvención a la prima, con cargo al Fondo de Apoyo y previa aprobación de la MAG, será aplicable a las pólizas de Seguros Agropecuarios de Riesgos ofrecidos en el país de conformidad con la Ley Reguladora del Mercado de Seguros, Ley N.º 8653 del 22 de julio del 2008 y sus reformas.

ARTÍCULO 11- Para acceder a la subvención de la prima del Seguro Agropecuario de Riesgos, la persona productora solicitante deberá cumplir con los requisitos establecidos de conformidad con el Artículo 4, inciso c) de esta Ley. Dicha solicitud de la subvención deberá ser tramitada por la persona solicitante ante el MAG.

ARTÍCULO 12- Los porcentajes de subvención a las primas del seguro, serán asignadas de la siguiente manera:

a) Para el caso de los pequeños productores agropecuarios y forestales, registrados como tales ante el MAG o la Oficina Nacional Forestal (ONF), respectivamente, y los pescadores artesanales y a pequeña escala registrados ante el INCOPECA, será de hasta el setenta y cinco por ciento (75%).

b) Para el caso de los medianos productores agropecuarios y forestales, registrados como tales ante el MAG o la ONF, respectivamente, y los pescadores a mediana escala registrados ante el INCOPECA, será de hasta el cincuenta por ciento (50%).

La asignación de los porcentajes de las subvenciones deberá garantizar tanto la igualdad a los beneficiarios como la sostenibilidad del Fondo de Apoyo. La determinación de los porcentajes se reducirá o aumentará en la proporción en que se reduzca o aumente la cobertura nacional asegurada.

ARTÍCULO 13- Corresponderá al MAG, con apoyo del Servicio Nacional de Aguas Subterráneas, Riego y Avenamiento (SENARA), el Instituto de Desarrollo Rural (INDER) y el IMN, elaborar los mapas de zonificación agropecuaria y emitir opinión especializada sobre las condiciones de producción, así como generar modelos de respuesta agroecológica y productiva que permitan hacer una mejor gestión de riesgos. Para estos efectos, se podrá consultar a los organismos

institucionales y sectoriales responsables de alguna industria o sector en particular. Esta información estará disponible en el sistema de información digital del MAG.

El MAG, a través de la Secretaría Ejecutiva de Planificación del Sector Agropecuario (SEPSA), y con la obligada participación de la Dirección Nacional de Extensión Agropecuaria (DNEA), la ONF y el INCOPECA, mantendrá los registros sobre los modelos de costos de los distintos sistemas de producción agrícola, pecuaria, pesquera, acuícola, de maricultura y forestal, dependiendo de la zona geográfica en que se desenvuelven. Estos modelos de costos deberán ser actualizados anualmente.

ARTÍCULO 14- De las reformas a la normativa vigente

Refórmese el artículo 3 de la Ley de Creación del Instituto Meteorológico Nacional, Ley N.º 5222, de 26 de junio de 1973 y sus reformas, para que se agregue un nuevo inciso, el cual se leerá de la siguiente manera:

Artículo 3- El Instituto Meteorológico Nacional actuará como organismo técnico, especializado, encargado de brindar servicio meteorológico a todo el país, con base en los siguientes fines:

[...]

r) Proveer todo tipo de información técnica y facilitar la asistencia en el campo de la agrometeorología y climatológica al Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) y a las empresas aseguradoras que comercialicen seguros agropecuarios. Para lo cual, queda expresamente autorizado para cobrar por los datos y los servicios, debiendo brindarlo gratuitamente para el caso del MAG.

ARTÍCULO 15- Derogatorias

Se derogan las siguientes disposiciones:

- a) Ley de Seguro Integral de Cosechas, N.º 4461 del 10 de noviembre de 1969 y sus reformas.
- b) Ley Universalización Seguro Integral de Cosechas, N.º 5932 de 27 de setiembre de 1976.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I- El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley dentro de un plazo de doce meses posteriores a su publicación.

TRANSITORIO II- El Instituto Nacional de Seguros (INS) trasladará al Fondo de Apoyo, dentro de los 12 meses posteriores a la publicación de la presente Ley y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7, los recursos de la Reserva Técnica

de Contingencias establecida en la Ley de Seguro Integral de Cosechas, Ley N.º 4461 de 10 de noviembre de 1969 y sus reformas, los cuales serán administrados de conformidad con los artículos 6, 7, 8 y 9 de esta Ley.

TRANSITORIO III- El MAG elaborará los primeros mapas actualizados de zonificación agropecuaria en un plazo de 24 meses a partir de la publicación de la presente ley. Para estos efectos, el Fondo de Apoyo podrá aportar recursos, por una única vez, para la realización de estos mapas de zonificación agropecuaria.

Rige doce meses después de su publicación.

RODRIGO CHAVES ROBLES

Víctor Carvajal Porras
Ministro de Agricultura y Ganadería

NOTA: Este proyecto cumplió el trámite de revisión de forma en el Departamento de Servicios Parlamentarios.

1 vez.—Exonerado.—(IN2024870206).

PROYECTO DE LEY

**LEY JAGUAR PARA IMPULSAR EL DESARROLLO
DE COSTA RICA**

Expediente N.º 24.364

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

“Son los ciudadanos comprometidos con un mundo mejor los que impulsarán los próximos cambios. Y ese mundo mejor no solo es necesario, también es posible.”

Miguel Ángel Revilla

Dice el refrán popular que: “¡el tiempo perdido, hasta los Santos lo lloran”. En Costa Rica nos damos el lujo de atrasar o de consumir enormes cantidades de tiempo en resolver problemas nacionales que permitirían que nuestro país despegue hacia el desarrollo, o lo que es peor, pateamos la bola hacia adelante sin resolverlos.

Esta situación es absolutamente intolerable, pasa enormes facturas en detrimento de la calidad de vida de nuestro Pueblo, lo llena de frustración mientras sigue esperando pacientemente que le resuelvan problemas históricos pendientes.

Ante esa triste realidad, recurrimos al Pueblo de Costa Rica para que, como máxima expresión de la voluntad popular en democracia, según lo consagrado en nuestra Constitución Política, se pronuncie y decida sobre asuntos de orden público que inciden directamente en la posibilidad del Gobierno y de las demás instituciones del Estado para desarrollar obras de infraestructura fundamentales.

En este momento de nuestra historia, dos grandes proyectos de infraestructura como son Ciudad Gobierno y la Terminal de Cruceros y Marina de Limón, se encuentran frenados por interpretaciones de la Contraloría General de la República sobre leyes que regulan figuras contractuales que permiten su desarrollo, interpretaciones inviables, puesto que son claras sus disposiciones pero que, en ejercicio de sus competencias, la Contraloría General decide aplicar en el sentido que considera que es propio. Dejando al Gobierno de la República maniatado en su posibilidad de cumplir con el mandato constitucional que le confirió el Pueblo.

Tanto los proyectos citados, como muchos otros más posibles a futuro, representan enormes oportunidades para nuestro país. Es por esa razón que es vital no aflojar en su consecución, y pedirle al Pueblo de Costa Rica, que, conforme a lo que la legislación que regula el referéndum, tome la decisión de reformar para aclarar y fortalecer las leyes necesarias para permitir tanto el desarrollo de obras como las dichas, así como que se cumpla lo que se establece en el artículo 11 de la Constitución Política: que sean los gobernantes que decidan y se hagan responsables por sus actos y que rindan cuentas ante el Pueblo y ante la Contraloría General de lo que hicieron, pero no impidiendo siquiera que decidan qué hacer.

Los problemas que enfrenta el Pueblo de Costa Rica nos obligan a atenderlos sin dilación, cada día que pasa sin que podamos llevar grandes proyectos de desarrollo a la provincia de Limón, como la Terminal de Cruceros y Marina, es un día más donde esa provincia sigue condenada al abandono y al rezago histórico que ha enfrentado.

Cada día que pasa sin que podamos construir Ciudad Gobierno, es un día más que seguimos facturando y pagando alquileres multimillonarios como lo hemos hecho a lo largo de la toda la historia de nuestra Patria, sin posibilidad de contar con infraestructura propia que nos permita, sin endeudarnos, liberar recursos del presupuesto nacional para usarlos en la atención de las muchas necesidades nacionales.

Todas las reformas que aquí se plantean tienen el sano propósito tanto de mejorar las capacidades de nuestro país para desarrollar proyectos de infraestructura pública fundamentales, así como de fortalecer las competencias de fiscalización y control sobre la Hacienda Pública, de forma tal que se robustezca su marco de aplicación y se exija responsabilidad a la Administración activa por la toma de sus decisiones como bien dice la literalidad del artículo 11 constitucional.

Para lograrlo, se presentan reformas puntuales a la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994, para que esta institución amplíe su ámbito de competencia ejerciendo, por ejemplo, fiscalización sobre actividades que implican participaciones tanto paritarias como minoritarias del Estado o de otros entes u órganos públicos, en sociedades mercantiles, nacionales o extranjeras.

Se propone, igualmente, mejorar la finalidad del ordenamiento de control y fiscalización superiores, para que se enfoque en garantizar la eficiencia de los controles internos y la legalidad en el manejo de los fondos públicos, fortaleciéndose con ello a la Contraloría General de la República y dejando en claro los roles que le corresponden a la Administración activa. Asimismo, se determinan, funciones al Subcontralor General para que este pueda apoyar mejor al Contralor General en el ejercicio de las competencias y en el fortalecimiento institucional, tal y como, incluso, se dispone alguna ahora solo por reglamentación interna de la Contraloría General.

Adicionalmente, se plantea una reforma puntual a la Ley General de Control Interno, Ley N.º 8292 de 31 de julio de 2002 y sus reformas, para mejorar la comprensión de las competencias tanto de la Contraloría General de la República, la auditoría interna, la auditoría externa y las demás instituciones de control y fiscalización y la administración activa.

Por otro lado, se hace necesaria una reforma parcial al artículo 67 de la Ley General de Contratación Pública, Ley N.º 9986 de 27 de mayo de 2021 y sus reformas. La modificación que se plantea busca dar claridad total al uso de la figura de arrendamiento operativo y así evitar interpretaciones fuera del contexto de la ley hoy vigente como la hecha por la Contraloría General de la República que frenaron el avance del proyecto Ciudad Gobierno.

Con ese fin es que se propone indicar, explícitamente en la norma, que la Administración podrá adquirir o arrendar inmuebles tanto por construir, en proceso de construcción o construidos sobre terrenos públicos, de acuerdo con el interés público y que, en estas compras o arrendamientos, la Administración podrá incluir servicios de diseño, construcción y obra que se requieran para la mejor consecución del bienestar general. Se adiciona, además, un plazo de 30 años tanto para los arrendamientos como para los derechos de uso cuando estos se traten de terrenos públicos, cuyo objetivo primordial es el ahorro que puede generar para el Estado, sin tener que gastar en arrendamientos que por años han sido abusivos y que repercuten en el bolsillo de todos los costarricenses.

Por último, es necesario modificar el artículo 5 bis de la Ley Orgánica de JAPDEVA (Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica), Ley N.º 3091 de 18 de febrero de 1963 y sus reformas, para indicar con puntualidad las actividades en las que JAPDEVA puede desarrollar Alianzas Estratégicas, el plazo de estas y los mecanismos para determinar los términos y condiciones generales de estas alianzas. Con la reforma planteada, no cabrá interpretación o duda alguna de que JAPDEVA haciendo uso de su Ley Orgánica y del mecanismo de alianza estratégica estipulado en esta norma, puede desarrollar proyectos de infraestructura del calibre como la Terminal de Cruceros y Marina de Limón. Esta propuesta implica la inserción en el mercado regional de servicios turísticos, la potenciación de activos de JAPDEVA para esos efectos y lograr por esa vía, nuevos ingresos para JAPDEVA y encadenamientos productivos y empleo para la provincia de Limón.

Como puede apreciarse, las reformas aquí planteadas tienen una precisa unidad temática, están enfocadas a fortalecer el ejercicio de fiscalización y control y a precisar el uso de figuras previstas en nuestro ordenamiento jurídico como las alianzas estratégicas o la compra y arrendamiento de bienes inmuebles con el claro propósito de lograr el desarrollo de proyectos de infraestructura fundamentales presentes y a futuro.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY JAGUAR PARA IMPULSAR EL DESARROLLO
DE COSTA RICA**

CAPÍTULO I

FORTALECIMIENTO DEL CONTROL Y DE LA FISCALIZACIÓN
SUPERIOR DE LA HACIENDA PÚBLICA

SECCIÓN ÚNICA

ACLARACIÓN DE NORMAS COMPETENCIALES Y
ORGANIZATIVAS DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA
REPÚBLICA Y DE LA LEY GENERAL DE CONTROL INTERNO

ARTÍCULO 1- Reforma del artículo 4 inciso d) de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas:

Modifíquese el artículo 4 inciso d) de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 4- **Ámbito de su Competencia.** La Contraloría General de la República ejercerá su competencia sobre todos los entes y órganos que integran la Hacienda Pública. Esta misma competencia existe sobre:

(...) d) Las participaciones paritarias y minoritarias del Estado o de otros entes u órganos públicos, en sociedades mercantiles, nacionales o extranjeras, de conformidad con la presente Ley.

ARTÍCULO 2- Reforma del párrafo primero del artículo 11 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas

Modifíquese el artículo 11, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 11- Finalidad del Ordenamiento de Control y Fiscalización superiores. Los fines primordiales del ordenamiento contemplado en esta Ley, serán garantizar la eficiencia de los controles internos y la legalidad en el manejo de los fondos públicos en los entes sobre los cuales tiene jurisdicción la Contraloría General de la República, de conformidad con esta Ley.

ARTÍCULO 3- Modificación del primer párrafo del artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas.

Modifíquese el primer párrafo del artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 12- Órgano rector del ordenamiento

De conformidad con el artículo 11 de la Constitución Política es claro que la Contraloría General de la República en el ejercicio de cualquiera de sus funciones, decisiones y actuaciones no podrá sustituir, abarcar, interferir, ordenar, interpretar, advertir, recordar, ni recomendar asuntos que corresponden exclusivamente a las competencias propias de la administración pública activa en toda su extensión, ni sustituir las competencias de administración pública activa en sus modalidades de función decisora, ejecutiva, resolutoria, directiva u operativa, ni podrá evaluar previamente la gestión administrativa de la administración pública activa.

(...)

ARTÍCULO 4- Modificación del artículo 17 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas

Modifíquese el artículo 17 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 17- Potestades de fiscalización sobre la eficiencia de los controles internos. La Contraloría General de la República ejercerá la fiscalización de la eficiencia de los controles internos, previsto en el artículo 11 de esta Ley, de acuerdo con la disponibilidad de sus recursos, para lo cual rendirá los informes con las conclusiones y recomendaciones pertinentes.

ARTÍCULO 5- Adición de un párrafo final al artículo 22 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de abril de 2006 y sus reformas.

Adiciónese un párrafo final al artículo 22, de la Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 22- Potestad de investigación.

(...)

En ningún caso el ejercicio de esta potestad suspenderá la ejecución de actos y contratos del Estado o sus instituciones, suspensión que solamente podrá efectuarse mediante la respectiva orden judicial de acuerdo con el ordenamiento jurídico aplicable al caso.

ARTÍCULO 6- Modificación del artículo 38 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas

Modifíquese el artículo 38 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428 de 04 de noviembre de 1994 y sus reformas para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 38- Jerarquía

El Contralor General de la República y el Subcontralor General de la República son, en su orden, los superiores jerárquicos de la Contraloría General de la República.

El Subcontralor sustituirá al primero en sus ausencias temporales con sus mismas atribuciones. Para presumir ese reemplazo bastará su actuación.

El Subcontralor lo asistirá y llevará adelante las atribuciones que le sean designadas, permanente o temporalmente, por el Contralor y deberá ser su colaborador obligado en la planificación, organización, dirección y control de la institución, así como en la formulación de sus políticas. Para tales efectos, el Contralor, mediante resolución razonada, asignará al Subcontralor, transitoria o permanente, desde el inicio de la gestión del Subcontralor, las funciones o competencias que conjuntamente acuerden.

El Subcontralor desempeñará, además, las funciones y tareas que le atribuyan los reglamentos de organización.

ARTÍCULO 7- Reforma del artículo 9 de la Ley de Control Interno, Ley No. 8292 de 4 de setiembre de 2002 y sus reformas

Modifíquese el artículo 9 de la Ley de Control Interno, Ley No. 8292 de 4 de setiembre de 2002 y sus reformas para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 9- Órganos del sistema de control interno. La administración activa y la auditoría interna de los entes y órganos sujetos a esta ley serán los componentes orgánicos del sistema de control interno establecido e integrarán el Sistema de Fiscalización Superior de la Hacienda Pública a que se refiere la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República. La Contraloría General de la República únicamente podrá actuar a posteriori de las actuaciones administrativas para garantizar su legalidad.

CAPÍTULO II

FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN CONTRACTUAL DEL SECTOR PÚBLICO

SECCIÓN I

COMPRA O ARRENDAMIENTO DE BIENES INMUEBLES EN SECTOR PÚBLICO:

DELIMITACIÓN DE LAS CONDICIONES PARA SU OPERACIÓN

ARTÍCULO 8- Modificación del artículo 67 de la Ley General de Contratación Pública, Ley N.º 9986 de 27 de mayo de 2021 y sus reformas

Modifíquese el artículo 67 de la Ley General de Contratación Pública, Ley N.º 9986 de 27 de mayo de 2021 y sus reformas para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 67- Compra y arrendamiento de bienes inmuebles

La Administración podrá comprar y tomar en arrendamiento bienes inmuebles, sin emplear procedimientos ordinarios, para lo cual se requerirá en todos los casos lo siguiente:

- a) Estudio que demuestre que la opción seleccionada es la más rentable y viable. Para ello, se pueden utilizar los instrumentos del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).
- b) Avalúo elaborado por el órgano especializado de la Administración respectiva, o en su defecto por la Dirección General de Tributación u otra entidad pública competente que defina el valor del inmueble o el precio del arrendamiento.
- c) Estudio de mercado de las cuotas o eventuales cuotas de arrendamiento, que lleve a determinar la idoneidad del bien que se pretende adquirir o arrendar.
- d) Acto motivado adoptado por el máximo jerarca de la institución involucrada.

Tal acto deberá tener como fundamento todo lo indicado en los incisos anteriores. De no cumplirse alguno de los anteriores requisitos deberá promoverse el procedimiento de contratación que por monto corresponda.

El arrendamiento de bienes inmuebles se regulará por la Ley N.º 7527, Ley General de Arrendamientos Urbanos y Suburbanos, de 10 de julio de 1995. Su plazo y sus prórrogas contractuales se establecerán de acuerdo a la ley N.º 7527, siendo su plazo máximo hasta por 30 años. Para el reajuste de la renta o precio se aplicará lo dispuesto en el artículo 67 de la citada ley.

La calificación contable del contrato de arrendamiento deberá cumplir con las normas y principios de contabilidad según corresponda. Cuando se trate de un arrendamiento financiero, será aplicable lo dispuesto en el artículo 77 de esta Ley.

La Administración podrá adquirir o arrendar inmuebles por construir, en proceso de construcción o construidos, de acuerdo al interés público. En estas compras o arrendamientos, la Administración podrá incluir servicios de diseño, construcción y obra que se requieran para la mejor consecución del bienestar general.

Es permitido el arrendamiento de bienes por construir, en proceso de construcción o construidos sobre terrenos públicos, sean éstos propiedad de la administración arrendataria o de cualquier otra entidad pública. En ningún caso, la propiedad de un terreno público, bajo este supuesto, pasará a ser del arrendante durante el plazo del contrato o cuando éste finalice.

Las entidades públicas propietarias de los terrenos podrán otorgar derechos de uso a terceros, a fin de satisfacer el interés público. Estos derechos de uso no deben exceder el plazo de 30 años”.

SECCIÓN II

EJECUCIÓN DE ALIANZAS ESTRATÉGICAS POR JAPDEVA: ALCANCES DE SU HABILITACIÓN

ARTÍCULO 9- Reforma al artículo 5 bis de la Ley Orgánica de JAPDEVA (Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica), Ley N.º 3091 de 18 de febrero de 1963 y sus reformas

Modifíquese el artículo 5 bis de la Ley Orgánica de JAPDEVA (Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica), Ley N.º 3091 de 18 de febrero de 1963 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 5 bis- JAPDEVA tendrá dentro de sus competencias:

- a) Acordar alianzas estratégicas y cualquier otra forma de asociación empresarial, con entidades públicas o privadas para desarrollar inversiones de infraestructura, comerciales, de investigación, desarrollo tecnológico, prestación de servicios y cualquier otra actividad relacionada con las competencias de JAPDEVA.
- b) Incluir bienes inmuebles propiedad o bajo administración de las partes en las alianzas estratégicas, con excepción del patrimonio natural del Estado, así como el desarrollo de la infraestructura necesaria para alcanzar los objetivos de la alianza.

Los términos y las condiciones generales de las alianzas estratégicas se definirán reglamentariamente por parte del Consejo de Administración de JAPDEVA. El plazo máximo de cualquier alianza estratégica será de 50 años.

La reglamentación que emita el Consejo de Administración de JAPDEVA deberá regular los procedimientos y requisitos para seleccionar los aliados estratégicos.

Rige a partir de su publicación.

RODRIGO CHAVES ROBLES

Laura Fernández Delgado
Ministra de Planificación Nacional y Política Económica

NOTA: Este proyecto cumplió el trámite de revisión de forma en el Departamento de Servicios Parlamentarios.

1 vez.—(IN2024871452)

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0030-IT-2024

San José, a las 14:45 horas del 31 de mayo de 2024

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES SAN ANTONIO S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 72 DESCRITA COMO SAN JOSÉ – TIRRASES POR SAN FRANCISCO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – SAN FRANCISCO – LA COLINA Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – SAN FRANCISCO DE DOS RÍOS – BARRIO SAN JOSÉ Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – SAN ANTONIO – PATARRÁ Y GUATUSO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – EL BOSQUE – SAN ANTONIO – SAN LORENZO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – LINDA VISTA POR SAN FRANCISCO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – LINDA VISTA POR DESAMPARADOS Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – SAN ANTONIO – BARRIO FÁTIMA Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – RÍO AZUL – QUEBRADAS Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – QUEBRADA HONDA Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-019-2024

RESULTANDOS:

- I. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 a La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- II. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- III. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”.

- IV.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: “Protocolo para la determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”.
- V.** El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en La Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VI.** El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- VII.** El 8 de junio de 2021, por medio de la resolución RE-0173-JD-2021 publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto a la tasa de rentabilidad.
- VIII.** La empresa Autotransportes San Antonio S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús en la ruta 72: San José – Tirrases por San Francisco y viceversa, San José – San Francisco – La Colina y viceversa, San José – San Francisco de Dos Ríos – Barrio San José y viceversa, San José – San Antonio – Patarrá y Guatuso y viceversa, San José – El Bosque – San Antonio – San Lorenzo y viceversa, San José – Linda Vista por San Francisco y viceversa, San José – Linda Vista por Desamparados y viceversa, San José – San Antonio – Barrio Fátima y viceversa, San José – Río Azul – Quebradas y viceversa, San José – Quebrada Honda y viceversa, según el artículo 7.2.39 de la Sesión Extraordinaria 01-2021 del 29 de setiembre de 2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) (folios 52 al 62).

- IX.** El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.
- X.** El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la “Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”.
- XI.** El 5 de julio de 2022, por medio de la resolución RE-0038-JD-2022 publicada en el Alcance N°157 a La Gaceta N°142 del 27 de julio de 2022, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, en la que se hace modificaciones en las secciones "4.7.1.a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros"; "4. 13.1.c) Requisitos de admisibilidad"; y "4.13.2.b. Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado".
- XII.** El 20 de junio de 2023, por medio de la resolución RE-0083-JD-2023 publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de junio de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Clasificación, tipología y parámetros, que se utilizarían para una agrupación por tamaño, de las empresas que brindan el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en ruta regular”.
- XIII.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0092-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, relativa únicamente a los coeficientes de depreciación y rentabilidad de la inversión en instalaciones, maquinaria, equipo y mobiliario y la rentabilidad del área de terrenos.
- XIV.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0093-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”

dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relativa únicamente a los costos asociados al sistema de pago electrónico.

- XV.** El 23 de octubre de 2023, por medio de la resolución RE-0100-JD-2023 publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre de 2023, la Junta Directiva de la Aresep estableció los “Requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la autoridad reguladora de los servicios públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias”.
- XVI.** Las tarifas vigentes de la ruta 72 fueron establecidas en la resolución RE-0010-IT-2024 del 22 de febrero de 2024, publicada en el Alcance N°40 a La Gaceta N°37 del 27 de febrero de 2024, correspondiente a la fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional del primer semestre del 2024.
- XVII.** El 7 de marzo de 2024, la empresa Autotransportes San Antonio S.A., representada por Asdrúbal Fallas Hernández, en su calidad de Apoderado Generalísimo (folios 20 al 21), presentó ante la Aresep ajuste tarifario sobre las tarifas vigentes de la ruta 72 (folio 1 al 243).
- XVIII.** El 12 de marzo de 2024, por medio de la resolución RE-0006-JD-2024 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 5 de abril de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relativa únicamente al redondeo de las tarifas finales.
- XIX.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0027-IT-2024 del 12 de marzo de 2024, previno a la empresa sobre información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución vigente al momento de iniciarse esta fijación ordinaria tarifaria (RE-0100-JD-2023), la cual fue publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre de 2023 (folios 262 al 265).
- XX.** El Auto de Prevención AP-0027-IT-2024 se notificó a la petente el 12 de marzo de 2024, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual feneció el 2 de abril de 2024 (folios 267 al 268).
- XXI.** El 22 de marzo de 2024, la empresa Autotransportes San Antonio S.A. remitió la información requerida en el Auto de Prevención AP-0027-IT-2024 (folios 271 al 288).

- XXII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0338-IT-2024 del 1 de abril de 2024, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 289 al 291).
- XXIII.** El 1 de abril de 2024 mediante memorando ME-0225-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Autotransportes San Antonio S.A. para la ruta 72 (folios 292 al 294).
- XXIV.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública presencial y virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP. La publicación de las audiencias públicas se realizó el 8 de abril de 2024 en La Gaceta N°175 y el 10 de abril de 2024 en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja (folio 312).
- XXV.** El 10 de abril de 2024, mediante oficio GER-0092-2024, el BCCR remitió la información de las denominaciones de monedas que actualmente están siendo emitidas (Anexo 16_IN-0147-IT-2024).
- XXVI.** El 26 de abril de 2024, mediante oficio OF-0542-RG-2024, el Regulador General autorizó el recargo de funciones como Intendente de Transporte a.í. al funcionario Paolo Varela Brenes.
- XXVII.** El 29 de abril de 2024, mediante oficio OF-0431-IT-2024, se solicitó al CTP el informe sobre demanda normalizada de la ruta 72 aprobado por la Junta Directiva mediante el artículo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 (folio 329).
- XXVIII.** El 29 de abril de 2024, mediante oficio OF-0432-IT-2024, se solicitó a la empresa Autotransportes San Antonio S.A. el informe sobre demanda normalizada de la ruta 72 aprobado por la Junta Directiva mediante el artículo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 (folio 329).
- XXIX.** La audiencia pública presencial se realizó el 6 de mayo de 2024 a las 5:15 p.m. en el salón comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Dos Ríos.
- XXX.** El 7 de mayo de 2024 se realizó la audiencia pública bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Zoom en el siguiente enlace y hora:

Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).

Enlace: <https://aresep.go.cr/audiencias/et-019-2024>

XXXI. El 7 de mayo de 2024, la empresa Autotransportes San Antonio S.A. remitió la respuesta al oficio OF-0432-IT-2024 (folio 349).

XXXII. Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0268-DGAU-2024 del 13 de mayo de 2024 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 404 al 407) y las actas de las audiencias públicas emitidas bajo los oficios AC-0383-DGAU-2024 (folios 360 al 377) y AC-0384-DGAU-2024 (folios 378 al 403), ambos del 13 de mayo de 2024, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

XXXIII. El 20 y 28 de mayo de 2024 mediante correos electrónicos, la empresa Dekra S.A. respondió las consultas realizadas por la Intendencia de Transporte vía correo electrónico, las cuales estaban relacionadas con el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada por el CTP para la ruta 72 (Anexo 10_IN-0147-IT-2024).

XXXIV. El 27 de mayo de 2024, mediante correo electrónico, el CTP remitió la información solicitada en el oficio OF-0431-IT-2024 (folio 422).

XXXV. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0147-IT-2024 del 31 de mayo de 2024, que corre agregado al expediente.

XXXVI. Cumpliendo con 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.

XXXVII. De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva N° 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0147-IT-2024 del 31 de mayo de 2024, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0147-IT-2024 del 31 de mayo de 2024, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente:

“(…)

A.3. Última fijación tarifaria ordinaria y rezago tarifario

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza toda la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente para una ruta, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, la última fijación tarifaria ordinaria de la ruta 72 se tramitó en el expediente tarifario ET-002-2019 y se resolvió mediante la resolución RE-0025-IT-2019 del 20 de marzo de 2019 (folios 342 al 386, ET-002-2019) donde se ajustaron las tarifas de la referida ruta.

Como puede observarse, la ruta 72 tiene más de 5 años de no ser objeto de una revisión de estructura de costos operativos que incluya los cambios en el esquema operativo y las inversiones realizadas por medio de una fijación tarifaria ordinaria, a pesar de la obligación legal establecida en el artículo 30 de la Ley 7593 de que los prestadores deben solicitar ante la Aresep un ajuste ordinario de tarifas al menos una vez al año. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente, es muy probable que se obtenga como resultado un aumento importante de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

La tarifa por cobrar en 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). Así, los costos totales del servicio varían según el esquema operativo establecido por el CTP, además es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos estimados 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 utiliza los datos vigentes de operación y los cálculos realizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio entre la prestación óptima y el costo de dicho servicio.

Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo y de calidad, respetando los principios regulatorios de servicio al costo y equilibrio financiero y equilibrando así los intereses de los usuarios y el prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DEL OPERADOR

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 20 de mayo de 2024 el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por Racsa con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes San Antonio S.A. Como resultado se constató que la empresa se encontraba al día con sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros (anexo 1).

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consultó el 20 de mayo de 2024 al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó accediendo a la dirección www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx electrónica: (anexo 2), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el IMAS, a partir de la consulta realizada el 20 de mayo de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://web.imas.go.cr/morosos/#/consulta-morosos> y con base en la certificación aportada por la empresa Autotransportes San Antonio S.A. vía correo electrónico (folio 415), se tiene que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el IMAS. Se aclara que la deuda que se muestra en la consulta de la página web, al deberse a un período no mayor a los últimos 3 meses, su pago debe realizarse ante la CCSS, por esa razón, al estar al día con la CCSS, esta deuda está saldada, como se evidencia también en el comprobante presentado por el prestador visible a folio 414.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el Banco Popular, se consultó el 20 de mayo de 2024 al Banco Popular mediante el oficio OF-0511-IT-2024 (folio 410), el cual fue respondido mediante oficio AAO-CE-1376-2024 del 21 de mayo de 2024 (folio 416) indicando que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el Banco Popular.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el INA, se consultó el 20 de mayo de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://www.ina.ac.cr/proveeduria/SitePages/estado.aspx> (anexo 3), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el INA.

B.2 Cumplimiento de pago de canon de regulación

En cuanto al cumplimiento con el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió el oficio CT-0053-DF-2024 del 7 de marzo de 2024, indicando que la empresa se encontraba morosa en el pago del canon regulatorio (folios 260 al 261). Sin embargo, con base en las disposiciones judiciales dictadas por el juzgado concursal mediante las resoluciones 2023000312 de las 15:54 horas del 14 de diciembre de 2023 y 2024000060 de las 15:48 horas del 22 de febrero de 2024, esta Intendencia no puede considerar ese estado de morosidad como impedimento para el trámite de la solicitud tarifaria presentada por Autotransportes San Antonio S.A., y los efectos de dichas resoluciones se mantendrían mientras dichas órdenes se encuentren vigentes, advirtiendo que la obligación de pago del canon de regulación se mantiene por parte del operador.

En lo atinente, la resolución del 14 de diciembre de 2023 señala:

“(...) Se ordena a ARESEP a abstenerse a iniciar procesos judiciales o extrajudiciales cobratorios y de ejecución dineraria en contra de AUTOTRANSPORTES SAN ANTONIO SOCIEDAD ANÓNIMA, el cual deberá realizar el cobro en este expediente en su etapa procesal oportuna. Se ordena abstenerse a tomar medidas administrativas o sancionatorias que ponga en peligro la continuidad comercial de la promovente en relación al pago del canon y algún otro pago. (...)”

Aunado a lo anterior, la Intendencia de Transporte solicitó una actualización de dicho cumplimiento, la cual fue recibida mediante la certificación CT-0152-DF-2024 del 22 de mayo de 2024 cuyo resultado certifica que la empresa se encuentra morosa en el pago del canon regulatorio de la Autoridad Reguladora (folios 417 al 419). Sin embargo, se mantienen las disposiciones judiciales dictadas por el juzgado concursal mediante las resoluciones 2023000312 de las 15:54 horas del 14 de diciembre de 2023 y 2024000060 de las 15:48 horas del 22 de febrero de 2024, de modo que la orden judicial le impide a esta Autoridad Reguladora considerar dicha morosidad como limitación para que el prestador acceda al ajuste tarifario solicitado.

B.3 Cumplimiento de presentación de informe de quejas y denuncias

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias por parte de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emitió el

oficio OF-0465-DGAU-2024 de 11 de marzo de 2024 (folio 259), en el que se indicó que la empresa Autotransportes San Antonio S.A., no presentó el informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2023.

Sin embargo, en respuesta al Auto de Prevención AP-0027-IT-2024, la empresa remitió copia con el respectivo sello de recibido de la Aresep del informe de quejas del segundo semestre del 2023 recibido en la Dirección General de Atención del Usuario (folios 284 al 286) motivo por el cual se tiene por cumplido esta obligación legal.

B.4 Cumplimiento de presentación de información según lo dispuesto en resoluciones anteriores

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde a lo establecido en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria (en adelante SIR) al 28 de mayo de 2024 y se constató que la empresa Autotransportes San Antonio S.A., se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas mensuales (anexo 4).

b. Registros operativos diarias del Sistema de Conteo de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el SIR al 28 de mayo de 2024, y se constató que el prestador se encuentra al día con la carga de registros diarios sin depurar y depurados (anexo 4).

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado a la entrega de los estados financieros auditados o certificados, la Intendencia de Transporte consultó en el SIR al 28 de mayo de 2024 y se constató que la empresa cumple con la entrega de los estados financieros del período 2023, lo anterior, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020.

d. Contabilidad regulatoria

Relacionado a la entrega de información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020,

la Intendencia de Transporte consultó en el SIR al 28 de mayo de 2024, y se constató que el operador se encuentra al día con el registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria del período 2023.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	475 678	477 273	1 595	0,34%
Distancia ponderada (km/carrera)	18,39	18,39	0	0
Carreras mensuales (carreras)	10 694,20	10 694,2	0	0
Flota autorizada (unidades)	59	58	-1	-1,69%
Valor ponderado por bus (colones)	78 197 873	77 615 580	-582 293	-0,74%
Edad promedio de la flota	9,05	9,09	0,04	0,01%
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)	530,66	520,33	-10,33	-1,95%
Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones)	521,93	521,93	0	0,00%
Precio de combustible (colones)	647,86	647,86	0	0
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	12,23	13,17	0,94	7,69%
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	11,58	11,58	0	0

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (demanda)

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

“(…)

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.

1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).
2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).

3. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. *Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. *Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. *Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - iv. *Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
4. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

(...)”

La determinación del volumen mensual de pasajeros del estudio tarifario, como puede observarse, puede provenir de 4 posibles mecanismos o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de ningún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe aplicar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria vigente.

Ahora bien, el orden de prioridad o criterio de decisión para la selección del mecanismo está establecida en el inciso b) del mismo apartado 4.7.1, que en lo que interesa señala:

“(...)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

- i. En caso de que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.*

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del último año (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario), para lo cual se calculará la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad total de carreras reportadas durante esos 12 meses.

En caso de que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP o de las estadísticas mensuales del SIR y la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

En caso contrario, se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicada por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

- ii. En caso de que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de*

validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio

(...)

iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SCP o SIR según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico con fecha del acto administrativo de aceptación o aprobación más reciente entre ambos y que corresponda al esquema de horarios vigente al momento de la apertura del expediente del estudio tarifario ordinario. En caso de que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente

iv. En caso de que solamente exista uno de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) este apartado), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros de ese estudio.

(...)"

Fundamentado en lo anterior, se concluye que la selección del mecanismo para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

- a) Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año (últimos 12 meses).*
- b) Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- c) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.*
- d) Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.*

C.1.1.1 Validación de datos del SCP

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 7 de marzo de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período marzo 2023 a febrero 2024. De la revisión de los datos entregados por el operador al sistema SIR, se encuentra cargada la siguiente información:

Ruta	Descripción ramal	Sin depurar	Depurada
72	San José-Tirrases por San Francisco	Completo	Completo
72	San José-San Francisco-Barrio San José	Completo	Completo
72	San José-San Antonio-Patarra-Guatuso	Completo	Completo
72	San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo	Completo	Completo
72	San José-Linda Vista por San Francisco	Completo	Completo
72	San José-Linda Vista por Desamparados	Completo	Completo
72	San José-Río Azul-Quebradas	Completo	Completo
72	San José-Quebrada Honda	Completo	Completo

Basándose en lo indicado en la sección 4.11.2 la información está completa. No obstante, como se puede constatar en el anexo 4, existen datos depurados que no fueron cargados al SIR dentro del plazo máximo de 10 días hábiles posteriores a la fecha de la operación, por lo que la serie de registros no cumple con los criterios de remisión establecidos en la sección 4.11.2 de la metodología ordinaria vigente. Por lo tanto, sí se dispone de la información completa de los datos depurados del SCP de los 12 meses anteriores a la apertura del expediente tarifario, pero estos no fueron remitidos en su totalidad en el plazo máximo establecido en la metodología tarifaria. De modo que, atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b.i del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente donde se indica:

“(…)

i. En caso que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

(...)” El resaltado no es del original.

C.1.1.2 Verificación de consistencia lógica y técnica

Ahora bien, antes del proceso de validación de los registros del SCP o las estadísticas se debe proceder como lo establece el inciso a) del apartado 4.7.1 en lo referente a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos reportados por las empresas en sus informes estadísticos, para lo cual se deben cumplir los siguientes criterios generales:

“(...

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

Para tales efectos se deben cumplir al menos los siguientes criterios generales:

- *Tipos de datos: los datos deben ser reportados de acuerdo con el tipo de variable correspondiente (número, texto, fecha, moneda).*
- *Información completa: los datos deben ser reportados todos los meses, para todos los ramales autorizados.*
- *Información precisa: los datos deben presentarse según lo que corresponda en cada caso (los pasajeros totales son la cantidad real de personas movilizadas, incluyendo los adultos mayores).*
- *Datos consistentes: los datos numéricos pueden admitir valores decimales o no, según corresponda (por ejemplo, los pasajeros totales son un número entero, la cantidad de carreras se presenta en múltiplos de 0,5).*
- *Datos con comportamientos aleatorios: la cantidad de pasajeros por carrera, la cantidad de pasajeros adultos mayores y la cantidad de pasajeros totales, son datos con comportamientos aleatorios, no deberían ser constantes en términos absolutos ni relativos, o tener comportamientos muy similares en el tiempo.*

Los criterios anteriores podrán ser ampliados o detallados por la Administración Superior con la debida justificación técnica y jurídica.

(...)” El resaltado no es del original.

Respecto a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos estadísticos reportados y con la finalidad de cumplir con los criterios generales esbozados en el inciso a) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente anteriormente señalados, la Intendencia de Transporte procedió a establecer el proceso interno mínimo a seguir por para llevar a cabo esta verificación, según el documento IT-DI-02 Instrucciones para la verificación de consistencia lógica y técnica de estadísticas del servicio de autobús en la IT (Anexo 5).

Así, para el presente estudio tarifario, se procedió a verificar y analizar la información estadística reportada por la empresa al sistema SIR para los meses de marzo 2023 a febrero 2024 (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario) a la luz del proceso establecido del documento IT-DI-02 supra citado; de esta verificación se observa lo siguiente:

Ruta	Descripción Ramal	Tipos de datos	Información completa	Información precisa	Datos consistentes	Datos con comportamiento aleatorio	¿Se pueden validar las estadísticas?
72	San José - El Bosque - San Lorenzo	SI	SI	NA	SI	SI	SI
72	San José - Linda Vista por Desamparados	SI	SI	NA	SI	SI	SI
72	San José - Linda Vista por San Francisco	SI	SI	NA	SI	SI	SI
72	San José - Patarra - Guatuso	SI	SI	NA	SI	SI	SI
72	San José - Patarra - Quebrada Honda	SI	SI	NA	SI	SI	SI
72	San José - Río Azul - Quebradas	SI	SI	NA	SI	SI	SI
72	San José - San Francisco - Barrio San José	SI	SI	NA	SI	SI	SI
72	San José - Tirrases por San Francisco	SI	SI	NA	SI	SI	SI

En resumen, los datos depurados del Sistema de Conteo de Pasajeros y las estadísticas mensuales de la ruta 72, pueden ser sometidas al proceso de validación estadística. El detalle del proceso de verificación de la consistencia para cada uno de los ramales se encuentra en el archivo Excel adjunto (anexo 6).

Por lo anterior, los datos de los 8 ramales de la ruta 72 cumplen con la consistencia lógica y técnica, por lo que pueden ser sometidos a la validación estadística del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP). Para el proceso de validación se conoce que mediante el artículo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo de 2022 la Junta Directiva del CTP aprobó el resultado de normalización de la demanda para la ruta 72 operada por la empresa Autotransportes San Antonio S.A., con base en el oficio DVTSV-TC-2022-0172, el oficio CTP-DT-DING-INF-0029-2022 y un informe presentado por la empresa Consultora y Ejecutora SALASA S.A. (ente acreditado por el ECA) (folios 74 al 75).

Sin embargo, para poder validar las estadísticas, siguiendo el procedimiento establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) y en la resolución RE-0042-JD-2019, con base en el estudio aprobado por el CTP, el acuerdo citado no es suficiente ya que solamente muestra los datos mensuales normalizados para cada uno de los ramales, mientras que para el proceso de validación se requieren los datos base que se utilizaron para llegar a dichos valores mensuales normalizados: los datos de cada día de la semana empleados (pasajeros y carreras) y las estadísticas de los 12 meses consideradas en la normalización. Dichos datos se registran en los formularios FORM-CTP-DING-10 del procedimiento establecido por el CTP para estudios de normalización de demanda, y esos formularios por lo general constan en los oficios técnicos del CTP que sustentan los acuerdos y en los informes de Entes Acreditados presentados ante el CTP para su aprobación. Por esa razón, por medio del oficio OF-0431-IT-2024 del 29 de abril de 2024 (folio 329) se solicitó al CTP una copia del oficio CTP-DT-DING-INF-0029-2022 y del informe de la empresa Consultora y Ejecutora SALASA S.A., y por medio del oficio OF-0432-IT-2024 del 29 de abril de 2024 (folio 330) se solicitó a la empresa Autotransportes San Antonio S.A. una copia del informe de la empresa Consultora y Ejecutora SALASA S.A.

El 7 de mayo de 2024, la empresa Autotransportes San Antonio S.A. remitió la respuesta al oficio OF-0432-IT-2024 (folio 349), donde indicó que la Aresep debía solicitar esa información al CTP. Por su parte, el CTP remitió la respuesta mediante correo electrónico del 27 de mayo de 2024, adjuntando el oficio CTP-DT-DING-INF-0029-2022, el cual incluye los formularios FORM-CTP-DING-10 de cada ramal de la ruta 72 (folio 422).

C.1.1.3 Validación de los datos estadísticos diarios del SCP de la ruta 72

El procedimiento de validación estadística establecido en la metodología tarifaria ordinaria considera los siguientes pasos:

- 1. Definir un intervalo de confianza por ramal con la información más reciente entre: un estudio técnico aceptado por la Aresep y un estudio técnico aprobado por el CTP, en ambos casos con no más de 3 años de haberse aceptado.*
- 2. Procesar los datos provenientes de los reportes estadísticos por ramal de los 12 meses previos a la apertura del expediente tarifario.*
- 3. Calcular la cantidad media de pasajeros por carrera por ramal que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad de carreras reportadas durante el último año.*

4. *Determinar si el dato obtenido en el punto 3 se encuentra en el intervalo de confianza establecido en el punto 1 anterior, si el dato está dentro del intervalo, el volumen mensual de pasajeros se calculará multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera por el dato de cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP. Caso contrario se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicada por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.*

Para el presente caso se realizó la validación de las estadísticas por medio del archivo en Excel llamado "2024.05.27_Validación SCP_R72.xls" (Anexo 7), en el que se cumplen los pasos anteriormente indicados. El estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados para la ruta 72 (normalización de demanda) fue aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante el artículo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo de 2022, el cual será la referencia para la validación estadística de la información remitida al SIR de los ramales de conformidad con el mecanismo de cálculo establecido en la sección V, punto 2 de la resolución RE-0042-JD-2019, publicada en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 del 18 de marzo de 2019, que en lo que interesa señala:

"Para efectos de poder ser utilizado como referencia para la validación de otras fuentes de información mediante las cuales se determina el volumen mensual de pasajeros en la sección de 4.7 Volumen mensual de pasajeros de la Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, se calcula para cada ramal o segmento un intervalo de confianza. Para ello, a partir del estudio técnico de referencia, se debe calcular la cantidad de pasajeros por carrera del ramal o segmento con estacionalidad (PCce), sin estacionalidad (PCse) y sin estacionalidad ajustado (PCsea) y luego la cantidad de pasajeros por carrera para cada grupo de días del ramal o segmento sin estacionalidad (PCi)."

Ahora bien, para la determinación del volumen mensual de pasajeros de cada ramal se debe proceder como se indicó en el punto 4 inmediato anterior, es decir multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera provenientes de la información estadística del último año (marzo 2023 a febrero 2024) por la cantidad de carreras autorizadas por el CTP para los casos en que se validen las estadísticas, o multiplicando el valor medio de pasajeros por carrera del intervalo de confianza procedente del estudio técnico de referencia por el dato de carreras autorizadas por el CTP para los ramales en los cuales no se validen las estadísticas.

En el anexo 7 se muestra cuál fue el resultado de la validación de los ramales, obteniendo los siguientes resultados:

N°	Descripción Ramal	¿Se validó el dato reportado?	Valor mínimo Pasajero/carrera intervalo de confianza	Valor máximo Pasajero/carrera intervalo de confianza	Pasajeros por carrera estudio CTP	Carreras autorizadas mensuales	Volumen mensual de pasajeros
1	San José-Tirrasas por San Francisco	No	36,60	42,98	39,79	2 393,64	95 237
2	San José-San Francisco-Barrio San José	No	32,33	40,16	36,25	1 208,78	43 814
3	San José-San Antonio-Patarrá-Guatuso	No	52,73	54,71	53,72	1 771,86	95 192
4	San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo	No	23,28	34,81	29,04	843,54	24 499
5	San José-Linda Vista por San Francisco	No	44,63	49,79	47,21	1 076,16	50 807
6	San José-Linda Vista por Desamparados	No	45,63	50,99	48,31	1 080,51	52 202
7	San José-Río Azul-Quebradas	No	47,54	52,85	50,19	2 071,88	103 990
8	San José-Quebrada Honda	No	40,38	52,68	46,53	247,84	11 532

En resumen, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a 477.273 pasajeros mensuales para la ruta 72, según el siguiente detalle:

Ruta	Descripción del ramal	Volumen mensual de pasajeros
72	San José-Tirrasas por San Francisco	95 237
72	San José-San Francisco-Barrio San José	43 814
72	San José-San Antonio-Patarrá-Guatuso	95 192
72	San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo	24 499
72	San José-Linda Vista por San Francisco	50 807
72	San José-Linda Vista por Desamparados	52 202
72	San José-Río Azul-Quebradas	103 990
72	San José-Quebrada Honda	11 532

C.1.2 Distancia

La metodología tarifaria 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).”

Para el presente estudio, se toman como base las distancias autorizadas por el CTP mediante acuerdo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo de 2022 (folios 63 al 76). El detalle de distancias es el siguiente:

Ruta	Descripción del ramal	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Total
72	San José-Tirrases por San Francisco	8,2	8,5	16,71
72	San José-San Francisco-Barrio San José	6,1	5,9	12,00
72	San José-San Antonio-Patarra-Guatuso	12,8	12,8	25,60
72	San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo	8,4	8,4	16,80
72	San José-Linda Vista por San Francisco	9,6	9,6	19,20
72	San José-Linda Vista por Desamparados	10,2	10,5	20,70
72	San José-Río Azul-Quebradas	7,9	7,9	15,80
72	San José-Quebrada Honda	13,7	13,9	27,60

Por lo tanto, la distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará un dato de 18,39 km por carrera (9,19 km por viaje). Además, según lo aprobado por el CTP en el acuerdo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022, la ruta cuenta con un 100% de calle asfaltada.

C.1.3 Carreras

De acuerdo al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología tarifaria vigente, se establece lo siguiente:

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CM_{rl}), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMA_r) establecido por el CTP”.

(…)”

Basado en los horarios autorizados mediante acuerdo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo de 2022 (folios 63 al 76), se calcula la cantidad mensual de carreras autorizadas para la ruta 72. El detalle es el siguiente:

Ruta	Descripción de la ruta	Carreras mensuales
72	San José-Tirrases por San Francisco	2 393,64
72	San José-San Francisco-Barrio San José	1 208,78
72	San José-San Antonio-Patarra-Guatuso	1 771,86
72	San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo	843,54
72	San José-Linda Vista por San Francisco	1 076,16
72	San José-Linda Vista por Desamparados	1 080,51
72	San José-Río Azul-Quebradas	2 071,88
72	San José-Quebrada Honda	247,84

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se considera el dato de 10.694,20 carreras mensuales promedio.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

Respecto a la cantidad de unidades autorizadas, según la metodología tarifaria vigente en el punto 4.12.2.a, 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.” (El resaltado no es del original).

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
Unidades que a la fecha de corte se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP	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

Nota: la fecha de corte se refiere a la fecha en que fue publicada la resolución RJD-035-2016, es decir el 7 de marzo de 2016.

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 (...).”

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa es la vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-0545-2023 del 5 de diciembre de 2023 (folios 77 al 84). La clasificación de esas unidades consta en el oficio CTP-DT-OF-0047-2024 del 26 de enero de 2024 (folios

85 al 87). El detalle es el siguiente:

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	SJB	11714	2009	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
2	SJB	12598	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
3	SJB	12599	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
4	SJB	12600	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
5	SJB	12601	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
6	SJB	12602	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
7	SJB	12603	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
8	SJB	12604	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
9	SJB	12605	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
10	SJB	12606	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
11	SJB	12607	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
12	SJB	12608	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
13	SJB	12897	2011	TI/TIP (INTERURBANO CORTO)	1
14	SJB	13272	2012	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
15	SJB	13273	2012	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
16	SJB	14178	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
17	SJB	14179	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
18	SJB	14180	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
19	SJB	14181	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
20	SJB	14182	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
21	SJB	14183	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
22	SJB	14184	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
23	SJB	14185	2014	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
24	SJB	14775	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
25	SJB	14776	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
26	SJB	14777	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
27	SJB	14778	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
28	SJB	14779	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
29	SJB	14780	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
30	SJB	14781	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
31	SJB	14782	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
32	SJB	14783	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
33	SJB	14784	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
34	SJB	14785	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
35	SJB	14786	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
36	SJB	14787	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
37	SJB	15636	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
38	SJB	15637	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
39	SJB	15638	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
40	SJB	15639	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
41	SJB	15640	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
42	SJB	15641	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
43	SJB	15642	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
44	SJB	15643	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
45	SJB	15644	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
46	SJB	15645	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
47	SJB	15646	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
48	SJB	15647	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
49	LB	2258	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
50	LB	2259	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
51	LB	2260	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
52	SJB	17143	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
53	SJB	17144	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
54	SJB	17145	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
55	SJB	17147	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
56	SJB	17149	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
57	SJB	17150	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
58	SJB	17151	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
59	SJB	17153	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2

Según consulta en el Registro Nacional (Anexo 8), 48 unidades se encuentran a nombre de la empresa Autotransportes San Antonio S.A., 3 unidades están a nombre de Autotransportes Ruta Setecientos Diez S.A. y las restantes 8 unidades se encuentran en un leasing a nombre de Bac San José Leasing S.A.

C.1.4.2 Valor de las unidades

La metodología tarifaria 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. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTAabr).

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 para cada autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2. Este valor tarifario lo mantiene el autobús durante toda su vida útil.

(...)"

Tipos de reglas:

Reglas tipo 1: se les asignarán el valor acorde a los montos aprobados mediante resolución 008-RIT-2014 para cada unidad y según clasificación realizada.

Reglas tipo 2: se les asignará el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH). En caso de que no se cuente con el valor del MH de autobús nuevo, se aplicará el valor promedio de su tipo de su año de fabricación, si no se cuenta con ese dato, se le dará el valor promedio de su tipo de año modelo posterior a su año de fabricación, si no se cuenta con este dato, se le asignará el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús (sección 4.13.2).

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el archivo del modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: "Flota" (Anexo 9).

El valor tarifario ponderado que será reconocido en el modelo tarifario es de ₡77.615.580 por autobús.

En cuanto al cálculo de la depreciación y rentabilidad para el caso de las unidades arrendadas, según lo establecido en la sección 4.12.2.c de la metodología tarifaria vigente, se debe realizar una comparación entre el monto pagado por arrendamiento y lo correspondiente a depreciación y rentabilidad como si las unidades fueran propias. Para las unidades SJB017143, SJB017144, SJB017145, SJB017147, SJB017149, SJB017150, SJB017151 y SJB017153 dado que cuentan con una cuota de arrendamiento variable según lo indicado en el contrato de arrendamiento financiero y la adenda uno al contrato (folios 107 al 127) se le solicitó mediante AP-0027-IT-2024 a la empresa la información del pago mensual del arrendamiento, de manera que fueron aportado a folio 278 los montos mensuales de arrendamiento del mes de marzo 2024 para cada una de las unidades. Para las unidades LB002258, LB002259 y LB002260 se utilizó el monto indicado en el contrato de arrendamiento (folios 99 al 106).

C.1.4.3 Cumplimiento de la 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. Las unidades deberán estar autorizadas y acreditadas en el cumplimiento de la Ley mencionada, y deberá ser verificable en el acuerdo de flota del CTP vigente en la solicitud tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria es parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio. (...)”

El CTP mediante oficio CTP-DT-DACP-INF-0545-2023 del 5 de diciembre de 2023, indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% la Ley 7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad” y La ley 8556 “Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad”, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Inspección técnica vehicular (ITV)

En cuanto a la inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., se discurre 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. Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular. (...)”

El 20 y 28 de mayo de 2024 mediante correos electrónicos, la empresa Dekra S.A. (empresa operadora del servicio de inspección técnica vehicular) respondió las consultas realizadas por la Intendencia vía correo electrónico relacionadas con el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada para la ruta 72, con lo que se determinó que, de las 59 unidades autorizadas, 58 presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables y la unidad SJB015642 tenía la inspección técnica vencida desde el 1 de marzo de 2024(Anexo 10). Además, el 31 de mayo de 2024 se revisó mediante consulta electrónica el estado de la inspección técnica de la unidad SJB015642 y se constató que se mantiene vencida (Anexo 11), razón por la cual se excluyó del cálculo tarifario.

C.1.4.5 Edad promedio

La antigüedad máxima de las unidades autorizadas, según punto 4.12.2.f., se considera en el cálculo tarifario conforme a lo siguiente:

“(…) 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 9,09 años. En este punto es importante indicar que las 58 unidades autorizadas y aceptadas para el cálculo tarifario presentan una antigüedad menor o igual a 15 años.

C.1.4.6 Clasificación del prestador según tamaño de la flota

De acuerdo con la resolución RE-0092-JD-2023, que modificó la metodología ordinaria en cuanto al cálculo de la depreciación y rentabilidad de las instalaciones, maquinaria, equipo, mobiliario y terrenos, para determinar los coeficientes aplicables a este caso en particular, es preciso determinar el tipo de empresa según tamaño de flota:

Categoría del operador	Flota autorizada al operador (autobuses)*
<i>Micro</i>	<i>De 1 a 5</i>
<i>Pequeño</i>	<i>De 6 a 15</i>
<i>Mediano</i>	<i>De 16 a 35</i>
<i>Grande</i>	<i>36 o más</i>

**Según clasificación establecida en la resolución RE-0083-JD-2023*

Nótese que la clasificación del operador depende de la cantidad de autobuses que tenga autorizada el prestador para brindar el servicio de autobús en ruta regular. Es decir, se considera la cantidad total de unidades autorizadas al prestador, no a la ruta. En esa línea, en las secciones 4.4.1.b, 4.6.2.b y 4.6.2.d de la metodología tarifaria ordinaria se indica lo siguiente:
“(…)

La cantidad de autobuses autorizados por el CTP a cada operador para ruta regular puede ser diferente a la cantidad de autobuses autorizados para la ruta que está siendo objeto de la aplicación de esta metodología. Para determinar la categoría del

operador, se considerará la cantidad total de autobuses que el prestador tenga autorizados según la información más reciente que se disponga en la Aresep al momento de la admisibilidad de la solicitud tarifaria o la apertura del expediente tarifario del estudio de oficio.

(...)”

En este caso, la admisibilidad de la solicitud tarifaria se dio el 1 de abril de 2024 (folios 289 al 291). A ese momento, la última base de flota de ruta regular corresponde a la remitida por el CTP vía correo electrónico el 22 de marzo de 2024 (Anexo 12). De acuerdo con ese listado, la empresa Autotransportes San Antonio S.A. tenía autorizados 63 autobuses en ruta regular, de modo que el prestador se clasifica como grande (mayor a 35 unidades).

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio es una variable que, metodológicamente, sólo afecta el cálculo tarifario si se cuenta con autobuses con reglas tipo 1 y/o un estudio de calidad del servicio.

Para este estudio tarifario, 36 unidades autorizadas para brindar el servicio son clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología tarifaria vigente es de ₡520,33 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública (noviembre 2023 a abril 2024).

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, el tipo de cambio ponderado utilizado es de ₡521,93 por dólar, según las fechas de las facturas presentadas para el estudio de Calidad del Servicio 2023.

C.1.6 Precio del combustible

Respecto al costo por consumo de combustible, según se indica en el punto 4.5.1, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

“(...)

Precio promedio del combustible en colones por litro. 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 semestre calendario natural

es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep.

(...)"

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡647,86 por litro, correspondiente al promedio del semestre que va desde el 1 de julio de 2023 al 31 de diciembre de 2023.

C.1.7 Tasa de rentabilidad

El procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad según se indica en el punto 4.6.1, considera dos tipos de tasa, una para las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y otra para las reglas de cálculo tarifario tipo 2, esto según se indica:

"(...)

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 ponderada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones 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^v) se obtendrá utilizando la metodología del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC, por su nombre en inglés Weighted Average Cost of Capital). Este dato se calcula una vez al año para todo el sector utilizando la siguiente ecuación:

$$tr^v = \frac{D}{A} * r_d + \frac{E}{A} * r_e$$

Donde:

tr^v = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

$\frac{D}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda.

r_d = Costo del financiamiento.

$\frac{E}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios.

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 (1)	13,17%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (2)	11,58%

(1) Valor correspondiente a fecha del 7 de mayo de 2024 (Anexo 13).

(2) Valor determinado mediante resolución RE-0036-IT-2023 del 11 de julio de 2023 publicada en el Alcance N°136 a La Gaceta N°128 del 14 de julio de 2023.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.4.8 lo siguiente:

"(...) El costo mensual de los estudios de calidad del servicio (CECSr), será incluido dentro de los costos del servicio, según lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas" y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 158 del 18 de agosto de 2000, o la norma que lo sustituya y las reglas que para tal efecto establezca el Consejo de Transporte Público.

Para obtener el costo mensual de los estudios de calidad del servicio se dividirá el monto anual entre doce. Para ello, debe de utilizarse el costo anual que determine el CTP para el conjunto de rutas o ramales con flota unificada, correspondiente al estudio aprobado por el CTP que se encuentre vigente al momento de la audiencia pública del estudio tarifario. Para efectos tarifarios se reconocerá un único estudio de calidad al año.

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)"

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con nuestros registros, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2023 aprobada por la Junta Directiva del CTP en el artículo 7.1.12 de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 (folios 140 al 141). Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folios 138 al 139, por lo que se considera un monto total de ¢5.980.366,87 en el presente estudio tarifario.

C.1.9 Terrenos empleados en la prestación del servicio público

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.6.2.d lo siguiente:

"(...)

Para el reconocimiento de la rentabilidad de terrenos de las instalaciones y edificaciones, el operador deberá:

- 1. Suministrar el dato de folio real o matrícula de cada uno de los inmuebles que se utilizan en la prestación del servicio de la ruta "r"; **a fin de que la Aresep pueda constatar los datos del propietario, la descripción del área y ubicación del terreno.***
- 2. Aportar la certificación de estar al día con el pago de impuestos de bienes inmuebles de la Municipalidad donde se ubica el (los) inmuebles empleados en la prestación del servicio, que especifique el valor por metro cuadrado de terreno.*
- 3. Cuando el terreno empleado en la operación del servicio de la ruta "r" no es propiedad del prestador del servicio de la ruta "r", además se requiere la presentación de una copia certificada por notario público de los contratos de arrendamiento, de leasing, de comodato del inmueble o de cualquier otro contrato regulado en los códigos Civil o Mercantil, **con el fin de comprobar el uso del inmueble.***

A partir de la información indicada anteriormente, la IT podrá verificar en el trámite de fijación tarifaria que los bienes inmuebles consignados en dicha información son utilizados en la prestación del servicio de la ruta "r".

En los casos donde el operador no sea el propietario de los terrenos utilizados para la prestación del servicio, se reconocerá como rentabilidad mensual al capital invertido en terrenos en la ruta “r”, el valor en colones menor entre el valor mensual obtenido de la aplicación de la ecuación 65 y el valor mensual derivado del documento acreditado en el punto 3 anterior.

(...)” (Lo resaltado es suplido)

La información relacionada con los terrenos empleados en la prestación del servicio público de la ruta 72 fue remitida por el prestador y visible a folios 16-17, 131-137, 142-214 y 274. Se tiene en resumen lo siguiente:

Terreno	Finca	Municipalidad	Área (m²)^{1/}	Valor (¢/m²)^{2/}	¿El operador es dueño registral?	Monto mensual de arrendamiento u otro
1	1-155296-000	Desamparados	2 374,28	58 333,47	No	No indica
2	1-461761-000	Desamparados	9 234,19	54 146,60	No	No indica
3	1-318749-000	Desamparados	4 097,51	43 929,12	No	No indica

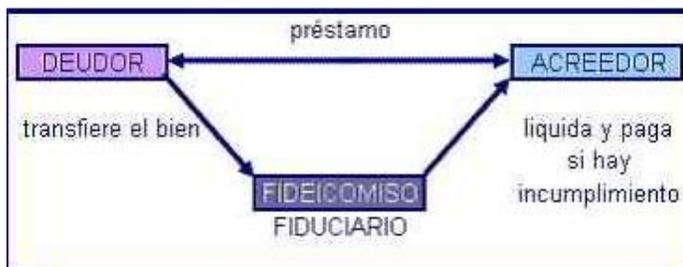
*1/ Según consultas en la página web de Registro Nacional (Anexo 14).
2/ Se obtiene de dividir el valor de los terrenos según las certificaciones municipales (folios 132, 134 y 136), entre el área total del terreno.*

En cuanto a la propiedad de los terrenos, se extrae de la información detallada de los 3 inmuebles bajo estudio y que se maneja la información documental registral y contractual en este expediente administrativo, que ninguno de los terrenos utilizados para brindar el servicio público de la ruta 72 por parte de la empresa Autotransportes San Antonio S.A., cumple con la condición de ser propiedad del prestador. En su lugar la empresa aporta copias de un contrato de fideicomiso de garantía sus adendas (folios 142 al 212), el cual es válido y cumple con el requisito detallado en el punto 3 de la cita antes señalada de la sección 4.6.2.d de la metodología tarifa vigente. Dicho contrato no señala que exista un pago que deba realizar el prestador por arrendamiento o por el uso del inmueble, tal cual lo señaló el operador en su contestación de la prevención visible a folio 274.

La empresa señala que, a pesar de lo indicado en el Registro Nacional, es el propietario de los terrenos porque estos se encuentran bajo la figura de un fideicomiso de garantía (folio 274). Al respecto se aclara que este tipo de contrato mercantil regulado efectivamente en una ley especial que es el Código de Comercio, propiamente en los artículos 633 al 662, dicho contrato reviste por su propia naturaleza un elemento especial que lo hace particular respecto al resto de contratos mercantiles normados en el propio Código de Comercio y en el Código Civil, siendo que el dueño de los bienes

sometidos al fideicomiso (fideicomitente) traspasa los mismos mediante escritura pública o convenio privado inscribible registralmente mediante protocolización de piezas notariales, a favor de fiduciario, es decir se puede visualizar en términos generales de la siguiente manera:

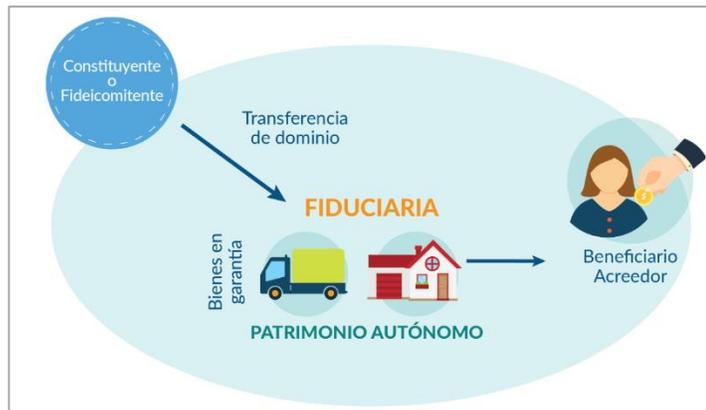
:



(Fuente: <https://www.gestiopolis.com/fideicomiso-de-garantia-hipotecaria-para-credito-empresarial/>)

Dicho esto, se puede comprender que mientras se desarrolla el contrato de fideicomiso en garantía durante el plazo pactado en el acuerdo entre partes, los bienes quedan registral y legalmente como un derecho de propiedad a favor del fiduciario quien debe administrar en debida forma y bajo las condiciones estipuladas en el fideicomiso.

Así, el fideicomitente (dueño originario de los bienes) por su libre voluntad se despoja del derecho de propiedad (titularidad registral) sobre ese paquete de bienes a cambio de un beneficio que es un préstamo mercantil destinado a los fines establecidos en el contrato de fideicomiso. Aceptada tal condición de traslado de dominio, el fideicomitente (dueño originario de los bienes) y en el caso de que así se estipule en el respectivo contrato de fideicomiso, pasa a ser un poseedor en precario de esos inmuebles, permitiéndole usar esos bienes bajo el destino que se establezca previamente en acuerdo contractual, pero eso sí, limitado bajo ciertas condiciones proteccionistas a favor de mismo fideicomiso, pues esos bienes representan la garantía del fideicomisario (acreedor) de que si el fideicomitente (deudor) no honra sus obligaciones pecuniarias descritas en el contrato respectivo, esos bienes responderán por el dinero facilitado a él, adjudicándose los mismos mediante los procedimientos establecidos contractualmente y en el Código de Comercio en las normas precitadas. Podemos visualizarlo de la siguiente manera:



(Fuente: <https://www.futurfid.com/index.php/fideicomiso-de-garantia/>)

Puntualmente, podemos citar referente a este tema del traslado del dominio y titularidad registral los siguientes artículos del Código de Comercio:

“(…)

Artículo 633: *Por medio del fideicomiso el fideicomitente transmite al fiduciario la propiedad de bienes o derechos; el fiduciario queda obligado a emplearlos para la realización de fines lícitos y predeterminados en el acto constitutivo.*

(…)”

ARTÍCULO 636.- *El fideicomiso de bienes sujetos a inscripción deberá ser inscrito en el Registro respectivo. En virtud de la inscripción el bien quedará inscrito en nombre del fiduciario en su calidad de tal.*

(…)” (Lo resaltado es suplido)

En ese mismo tema de la situación precaria de posesión que asume el fideicomitente en el caso bajo examen, esto es reiterado en la cláusula 4.b del contrato visible al folio 151 del expediente administrativo, donde se reconoce tal situación por los firmantes, y al respecto se indica:

“(…)”

B) Posesión Precaria: Establecen las partes que no obstante el traspaso en propiedad fiduciaria de los bienes inmuebles descritos; LA FIDEICOMITENTE permanecerá en posesión precaria de los mismos al tenor de lo que establece la Ley General de Arrendamientos Urbanos y Suburbanos.- LA FIDEICOMITENTE acepta en forma expresa el título y vínculo jurídicos en virtud de los cuales se mantiene en posesión de los bienes, comprometiéndose a su uso, mantenimiento y conservación con el cuidado de un buen padre de familia, renunciando a todo derecho que se genere por su ocupación distinto de la sola posesión precaria y obligándose al desalojo inmediato de los inmuebles en el momento en que EL FIDUCIARIO lo requiera, renunciando expresamente a cualquier derecho, acción, demanda, contrademanda, queja u oposición.- En caso de que la FIDEICOMITENTE no entregue la posesión de las fincas fideicometidas, las partes acuerdan que el FIDUCIARIO efectuará los trámites del desahucio administrativo según lo estipulado en el artículo cuatrocientos cincuenta y cinco del Código Procesal Civil, y acuerdan que el Ministerio de Seguridad Pública será el encargado de efectuar dicho desahucio. Del mismo modo todos los gastos y honorarios generados por este desahucio administrativo serán pagados con cargo a la FIDEICOMITENTE o en su defecto con cargo al patrimonio del fideicomiso.

(...)"

Se pone de manifiesto que la empresa Autotransportes San Antonio S.A. entendió ampliamente una de las condiciones esenciales del contrato de fideicomiso, es decir, que temporalmente mientras se aplica el plazo contractual, pierden el dominio de los bienes, aún y cuando pueden ser utilizados los mismos para fines de la ruta dada en concesión, pero por este aspecto no puede resolver su voluntad previa de otorgar el fideicomiso con la pérdida de dominio y su visualización registral a nombre de un tercero que no es la operadora del servicio.

Esta situación jurídica que asume el fideicomitente es ya establecida en parte de la doctrina nacional, que ha sido desarrollada por el profesor la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, el doctor Roberto Iglesias Mora en su artículo "Marco teórico de la propiedad fiduciaria" (Revista Jurídica IUS Doctrina. N°12, 2015 ISSN 1659-3707), el cual dentro de sus apuntes señala lo siguiente:

"(...)

3. NATURALEZA JURÍDICA DE LA PROPIEDAD FIDUCIARIA

(...)

El artículo 633 del Código de Comercio zanjó en definitiva las dudas sobre los alcances de la transmisión fiduciaria al fiduciario, al consignar que el fideicomitente transmite al

fiduciario la propiedad de bienes o derechos para los fines predeterminados en el fideicomiso, quien adquirirá, en consecuencia, un derecho real de dominio¹² sobre los bienes fideicometidos.¹³ No hace dicha norma, distinción acerca de si el dominio trasladado es perfecto o imperfecto, condiciones que no alcanzan a ser consecuencia, de la predeterminación en el contrato respectivo, de los fines del Fideicomiso; no habría porqué aplicar en consecuencia y prima facie, el calificativo de imperfecta a la propiedad fiduciaria. Simplemente es diferente a la civil común. Como derecho real, goza de sus características básicas: poder directo sobre o respecto a una cosa, o inmediatez, inherencia, perseguibilidad, preferencia y oponibilidad.

(...)” Lo resaltado es suplido.

Todo lo expuesto anteriormente, debe vaciarse en concluir que en definitiva la figura contractual mercantil del contrato de fideicomiso y en este caso la sub especie del contrato de fideicomiso en garantía, tiene impregnado el traslado de la propiedad de los bienes dados en garantía del fideicomitente a favor del fiduciario, quien asume esos bienes (titularidad registral) y los tiene ajenos a su patrimonio, ya que son una propiedad diferente a su bienes, y con condiciones especiales dictadas por el propio acuerdo contractual aceptado de previo por la voluntad de las partes firmantes del fideicomiso, es decir pierde sentido entonces aquí hablar de dominio perfecto o imperfecto, pues no se trata en el fondo de eso, sino más bien de tener amplitud legal para comprender que el dominio clásico del derecho civil resulta insuficiente para este tipo de dominios derivados de contratos mercantiles como el fideicomiso, donde efectivamente se traspasa el dominio legal y registral del o los bienes que conforman durante un lapso de tiempo y condiciones acordadas entre las partes, y que el dueño nativo pasa de contar con un dominio clásico a ser un sujeto que puede detentar los bienes del fideicomiso pero a título de posesión en precario y bajo condiciones especiales y casuísticas según haya sido la conveniencia de las partes.

A partir de lo desarrollado anteriormente, se presenta para cada una de las fincas el siguiente detalle:

- *Finca 1-155296-000 (Desamparados)*

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de Banco Improsa S.A. en calidad de fiduciario, mide 2 374,28 m², los cuales se dedican a este servicio público (folio 17) y el terreno tiene un valor de 138 500 000 colones, según certificación de la Municipalidad de Desamparados (folio 132), teniéndose como resultado un valor por m² de 58 333,47 colones. De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este

inmueble era la sociedad Agropecuaria Maefa S.A. y no existe un monto que deba cancelar Autotransportes San Antonio S.A. por el uso del inmueble.

- *Finca 1-461761-000 (Desamparados)*

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de Banco Improsa S.A. en calidad de fiduciario, mide 9 234,19 m² de los cuales 7 571,00 m² son dedicados al servicio público (folio 17), y el terreno tiene un valor total de 500.000.000 colones (409 943 915,00 colones correspondiente al área dedicada al servicio público), según certificación de la Municipalidad de Desamparados (folio 134), teniéndose como resultado un valor por m² de 54 146,60 colones. De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este inmueble era la sociedad Inversiones Relojos Antiguos S.A. y no existe un monto que deba cancelar Autotransportes San Antonio S.A. por el uso del inmueble.

- *Finca 1-318749-000 (Desamparados)*

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de Banco Improsa S.A. en calidad de fiduciario, mide 4 079,51 m², los cuales se dedican a este servicio público (folio 17) y tiene un valor de 180 000 000 colones, según certificación de la Municipalidad de Desamparados (folio 136), teniéndose como resultado un valor por m² de 43 929,12 colones. De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este inmueble era la sociedad Autotransportes San Antonio S.A. y no existe un monto que deba cancelar Autotransportes San Antonio S.A. por el uso del inmueble.

Finalmente y entendido lo anterior, con la lectura de la metodología tarifaria vigente y específicamente el capítulo 4.6.2.d, no se puede considerar el fideicomiso tanto tradicional como de garantía, como un caso donde el prestador es el titular registral de los inmuebles, sino que nos encontramos en el escenario donde los inmuebles utilizados no son de su propiedad y, por lo tanto, se deben considerar las reglas de la metodología aplicables cuando los inmuebles no pertenecen al prestador.

De modo que, para la determinación de la rentabilidad sobre el capital invertido en terrenos, en el presente informe se analizaron las tres fincas antes señaladas y se aplican las reglas establecidas en la sección 4.6.2.d de la metodología ordinaria vigente para inmuebles, que en este caso no son propiedad del prestador. El cálculo sobre la rentabilidad del capital invertido en terrenos puede verificarse en las pestañas “1.Datos de entrada” y “8.Estructura de costos” del Anexo 9 del presente informe.

C.1.10 Sistema de pago electrónico

De acuerdo con lo establecido en las secciones 4.4.1.d y 4.6.2.d de la metodología tarifaria vigente, la determinación de los costos asociados al sistema de pago electrónico depende de la cantidad de unidades que estén equipadas con dicho sistema y en funcionamiento, según los criterios y normativas del SINPE-TP.

En este caso, la ruta 72 no cuenta con el sistema de pago electrónico SINPE-TP, de modo que no procede realizar los cálculos tarifarios correspondientes.

C.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

C.2.1. Acerca de la estructura del pliego tarifario

A partir de lo esclarecido en cuanto a las competencias exclusivas y excluyentes de la Autoridad Reguladora, recordamos entonces que para efectuar las fijaciones tarifarias debemos ocuparnos del desarrollo de todos y cada uno de los elementos necesarios para definir las mismas, basados por supuesto en la ley y las normativas propias institucionales (metodología tarifaria vigente) y que como resultado de tales análisis técnicos y legales ajustados al artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública, ley 6227 (en adelante LGAP) requieren dictarse los actos administrativos, respetando las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o bien a partir de los principios elementales de justicia, lógica y conveniencia.

Pues bien, dentro de esos elementos necesarios para determinar la tarifa correcta, hay que incorporar lo concerniente a la valoración de la conveniencia de que la ruta que se analice requiera o no diferenciaciones tarifarias según el recorrido para garantizar el servicio y el equilibrio entre las partes (usuarios y prestadores del servicio).

Es a partir de este examen técnico de valoración, que la Autoridad Reguladora frente a un estudio ordinario tarifario, puede en conjunto con el resto del acervo documental que cuente dentro del expediente administrativo del estudio tarifario en cuestión, asociado con el expediente de requisitos de admisibilidad propio del operador donde reposa la información directa y primaria del prestador del servicio, decidir acerca de la necesidad de mantener o modificar el pliego tarifario vigente de la ruta, especificando por supuesto los motivos técnicos y legales por los cuales se considera tal situación (motivo y motivación del acto administrativo), esta facultad queda más que clara en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de Aresep (Anexo 15) del cual es saludable extraer lo siguiente

“(...)

Es claro que la potestad tarifaria, que incluye la definición de disposiciones relativas a la estructura tarifaria de una ruta de transporte regular, es una competencia exclusiva y excluyente de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

(...)”

Dicho lo anterior, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para modificar los fraccionamientos tarifarios en una determinada ruta o contrario sensu unificar la tarifa de una ruta cuyo pliego tarifario contaba con fraccionamientos autorizados.

C.2.2. Análisis de la solicitud de la empresa respecto a la unificación tarifaria de la ruta 72

A folios 9 al 15 se observa que la empresa solicita una tarifa única para todos los ramales, con base en el punto 4.8.2 “Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales” de la metodología tarifaria vigente que indica lo siguiente:

“(...)

Para efectos de la estructura de costos de la presente metodología, en los casos en que exista una flota autorizada para un conjunto de rutas y/o un conjunto de ramales (“flota unificada”), dicho conjunto se considerará como una sola ruta que representa al conjunto. En estos casos, luego de aplicar los criterios de la sección 4.12 para cada ruta y/o ramal individual o en su defecto para un conjunto de rutas y/o un conjunto de ramales (“flota unificada”), se considerará lo siguiente:

- i. La distancia de la carrera corresponderá al valor ponderado de la distancia de las carreras de cada una de las rutas y/o ramales del conjunto (D'), usando como ponderador la cantidad de carreras mensuales reconocidas de cada ruta y/o ramal (ver Ecuación 83).*
- ii. La cantidad de carreras mensuales corresponderá a la suma de los valores individuales de las rutas y/o ramales del conjunto (CM) (ver Ecuación 84).*
- iii. La cantidad de unidades de la flota autorizada corresponderá al total de unidades autorizadas para el conjunto de rutas y/o ramales (F') (ver Ecuación 79).*
- iv. El volumen mensual de pasajeros (P') corresponderá a los*

critérios indicados en la sección 4.7 anterior (ver Ecuación 87).

- v. El valor de las unidades de transporte corresponderá a un valor promedio ponderado según el tipo de unidad asociado a cada ruta y/o ramal (VTAN_b), el cual se obtiene a partir de la multiplicación del valor del tipo de la unidad de transporte por la ponderación de la cantidad de kilómetros mensuales recorridos en cada ruta y/o ramal por tipo de unidad (ver Ecuación 80).*

(...)"

Dentro de los argumentos planteados por la empresa resalta el hecho de que el ramal de San José - Tirrases por San Francisco es el único dentro del pliego tarifario que posee una tarifa diferente y superior a los demás ramales. Explican que dicha comunidad es de las más afectadas en el ámbito socioeconómico dentro del cantón de Curridabat y que al formar parte de una ruta que comparte las áreas de influencia con el resto de sus ramales, es necesario la unificación tarifaria.

Es importante indicar, que el pliego tarifario de las rutas de autobús no puede ser modificado si no es por medio de un estudio tarifario ordinario, ya que la estructura debe garantizar que se cubran los costos y rentabilidad de la estructura productiva modelo.

Analizados los argumentos planteados por el prestador, esta Intendencia considera que es viable y oportuno unificar las tarifas de todos los ramales de la ruta 72. La propuesta de unificar la tarifa de esta ruta corresponde a la aplicación de la ecuación 64 de la sección 4.8.2 "Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales" de la metodología vigente, según la información disponible para este caso.

Esta tarifa única respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología tarifaria vigente, ya que es la tarifa que permite cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio en el escenario de que todos los usuarios deban pagar el mismo monto.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14, inciso g de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores, además que el costo de todas las actividades reguladas que realiza el prestador (sean rentables o no) deben ser cubiertas por el ingreso global del servicio.

También se alinea con los artículos 4 y 16 de la LGAP, según los cuales “la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios”, además que no pueden dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

Esta simplificación tarifaria también es conveniente de cara a la implementación del proyecto de pago electrónico a nivel nacional SINPE-TP, el cual es impulsado por el MOPT, el BCCR y esta Autoridad Reguladora, ya que facilita su puesta en marcha y su operación por cuanto el monto que debe cobrar el prestador a cada usuario no depende de su origen y destino, sino que es un monto único para cualquier viaje que se haga en la ruta.

Adicionalmente, es importante recalcar la instrucción dada por la Junta Directiva de Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, según la cual queda claro que la definición de los pliegos tarifarios de las rutas del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Aresep.

Por lo tanto, esta alternativa es técnicamente viable y beneficiosa para usuarios y prestador, ya que, desde el punto de vista de conveniencia y oportunidad, simplifica el pliego tarifario de la ruta, pues por su distancia es razonable contar con una única tarifa, los ramales comparten zonas de influencia geográfica y permite, en su conjunto, recuperar los costos y rentabilidad de la empresa de acuerdo con la metodología tarifaria vigente. Constituye además una alternativa que da claridad y simplicidad para usuarios y prestador de cómo pagar el servicio recibido en esta ruta, coadyuvando además con el control de la recaudación y cobro.

Esta propuesta también se apega a la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada por la Junta Directiva de la Aresep mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021, principalmente en los pilares “Regulación con propósito” y “Regulación independiente y coordinada con el entorno”, cuyos objetivos son:

“(…)

Objetivo específico 4: *Implementar un modelo regulatorio para la consecución del valor público, orientado a fines, que considera los riesgos y se basa en la evidencia científica disponible, flexible, habilitante, prospectiva que logre anticipar el accionar institucional ante las dinámicas coyunturales del entorno, en un marco de transparencia y rendición de cuentas.*

(...)

Objetivo específico 6: Fortalecer la independencia, la autonomía y la vinculación con el entorno del ente regulador, de forma tal que la toma de decisiones se realice en apego a criterios técnicos, amparados en la normativa y en defensa de las competencias institucionales mediante roles, responsabilidades, propósitos y objetivos claros sobre las funciones regulatorias propiciando un relacionamiento con el entorno que mejore el impacto de la regulación en los objetivos de desarrollo del país.

(...)"

A partir del análisis anterior y de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.8 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda unificar las tarifas de todos los ramales y aplicar la ecuación 64 de la metodología vigente, según la cual se tiene lo siguiente:

$$T' = \frac{CTK'}{IPK'} = \frac{\text{C}\$1150,63}{2,25} = \text{C}\$521,47$$

Donde T' es la tarifa por pasajero para la ruta, CTK' es el costo total por kilómetro de la ruta e IPK' es el índice de pasajeros por kilómetro de la ruta (estos cálculos pueden verificarse en la pestaña "9.Cálculo tarifario" de la herramienta de cálculo anexo 9).

Considerando lo anterior, el detalle de las tarifas resultantes aplicando la regla de redondeo vigente establecida en la resolución RE-0006-JD-2024, y considerando que la moneda de menor denominación emitida por el BCCR es la de 10 colones (según oficio GER-0092-2024, Anexo 16), es como se muestra:

Ruta	Descripción de ramal	Tarifa Regular				Tarifa Adulto Mayor	
		Vigente	Resultante	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Resultante
72	San José-Tirrases por San Francisco y viceversa	∅510	∅520	∅10	1,96%	∅0	∅0
	San José-San Francisco-Barrio San José y viceversa	∅390	∅520	∅130	33,33%	∅0	∅0
	San José-San Antonio-Patarra-Guatuso y viceversa	∅390	∅520	∅130	33,33%	∅0	∅0
	San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo y viceversa	∅390	∅520	∅130	33,33%	∅0	∅0
	San José-Linda Vista por San Francisco y viceversa	∅390	∅520	∅130	33,33%	∅0	∅0
	San José-Linda Vista por Desamparados y viceversa	∅390	∅520	∅130	33,33%	∅0	∅0

Ruta	Descripción de ramal	Tarifa Regular				Tarifa Adulto Mayor	
		Vigente	Resultante	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Resultante
	viceversa						
	San José-Río Azul-Quebradas y viceversa	₡390	₡520	₡130	33,33%	₡0	₡0
	San José-Quebrada Honda y viceversa	₡390	₡520	₡130	33,33%	₡0	₡0

Var. Abs.= Variación absoluta; Var. %= Variación porcentual

Es importante indicar que, como todos los recorridos poseen distancias de viaje inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa, según lo estipulado en el artículo 33 de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley 3503.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo de 2022, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 70 al 73, a la cantidad de autobuses visible a folios 80 al 83 y que tengan la inspección técnica vehicular al día y las distancias visibles en los folios 54 al 65. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

C.2.3. Análisis de la solicitud de la empresa de realizar ajustes escalonados

A folios 275 al 276 la empresa solicita que el ajuste tarifario se realice de forma escalonada, un primer tracto con la publicación de la resolución en La Gaceta, un segundo tracto 3 meses después de la publicación y un tercer tracto 6 meses posteriores a la publicación.

En este punto, es importante indicar que a partir de la metodología tarifaria vigente se calcula el ajuste requerido para asegurar el equilibrio financiero de la estructura productiva modelo y no contempla la posibilidad de que ese equilibrio pueda ser otorgado en tractos. El ajuste tarifario obtenido al aplicar la metodología tarifaria vigente es el que contempla los recursos necesarios para cubrir los costos e inversiones según el esquema operativo vigente y la estructura productiva modelo, considerando además el volumen de pasajeros movilizados; de modo que no es procedente diluir o fragmentar ese ajuste en el tiempo.

Sobre la posibilidad de dividir un ajuste tarifario en tractos en el servicio de autobús, ya la Junta Directiva de la Aresep se refirió a este tema con la resolución RJD-174-2016 del 17 de noviembre de 2016, publicada en el Alcance N°297 a La Gaceta N°238 del 12 de diciembre de 2016, de la que

conviene extraer lo siguiente:

“(…)

Es decir, por medio de la aplicación de la metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) se establece la tarifa por pasajero de la ruta “r” (que puede ser mayor, menor o igual que las tarifas vigentes de la ruta “r”) en un periodo de tiempo determinado. La aplicación de este ajuste tarifario en tractos, es contrario al objetivo de propiciar una sostenibilidad financiera, en razón de que si no se otorga el ajuste completo determinado en la aplicación del modelo tarifario, no se cumple con la igualdad establecida en la ecuación 1 (folio 387), que se presenta a continuación:

“(…)

4.1 Fórmula general de la metodología

La presente metodología sigue un proceso de cálculo de la tarifa, por pasajero, de cada ruta de transporte remunerado de personas, de conformidad con una serie de elementos técnicos (coeficientes y costos) de carácter general. La expresión más general de las tarifas calculadas por pasajero se obtiene de la siguiente ecuación:

$$T_r = \frac{CT_r}{P_r} \quad \text{con } Pr > 0 \quad \text{Ecuación 1}$$

Donde:

T_r = Tarifa por pasajero de la ruta “r”.

CT_r = Costos totales mensuales de la ruta “r” (ver ecuación 2).

P_r = Volumen mensual de pasajeros movilizados en la ruta “r” (ver ecuación 53).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

La tarifa que deberá pagar un usuario para una ruta (T_r) estará determinada por el costo total mensual de brindar el servicio, incluyendo una rentabilidad o retribución mensual sobre la base tarifaria, en donde también se contabiliza la cantidad de pasajeros mensuales que utilizan y pagan el servicio en esa ruta por mes.

“(…)”

*En sentido estricto, de lo anterior se desprende que cualquier tarifa (T_r) multiplicada por el volumen mensual de pasajeros (P_r) que no sea igual a los costos totales mensuales (CT_r), daría como resultado una desigualdad entre los ingresos requeridos y los costos mensuales de brindar el servicio ($T_r * P_r \neq CT_r$), con lo cual no se alcanzaría el equilibrio financiero.*

Sobre el equilibrio financiero, mediante el oficio 704-DGAJR-2016, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria de la Aresep ha indicado:

“(...) el principio de equilibrio financiero implica que las tarifas no pueden ser fijadas en montos o porcentajes que provoquen una situación de déficit o de superávit para el prestador del servicio público. Además, implica el equilibrio financiero, un equilibrio entre el costo real del servicio y la tarifa a cargo del usuario, respetando el criterio de equidad. Lo anterior, con el fin de garantizar la continuidad del servicio y una retribución competitiva que permita la adecuada prestación en condiciones de calidad, confiabilidad, continuidad y eficiencia, en el presente y en el futuro.

(...).”

(...)

Si bien es cierto, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, tiene la potestad de fijar las tarifas de los servicios públicos, esa competencia se ejerce de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 3 y 31 de la Ley 7593.

La fijación de las tarifas debe responder al principio de servicio al costo y equilibrio financiero, tal como lo señala el artículo 3 de la Ley 7593. De manera que la tarifa debe contemplar los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y que garanticen el adecuado desarrollo de la actividad.

El principio de equilibrio financiero procura armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios, así como el equilibrio entre las necesidades de estos. Cumpliendo con los objetivos fundamentales que el legislador le ha confiado, esta Autoridad debe velar porque los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima los servicios públicos, sean cumplidos.

(...).”

Por lo tanto, esta Intendencia rechaza la solicitud planteada por la empresa de realizar ajustes escalonados.

C.3 Comparación entre el ajuste tarifario propuesto y el solicitado

En este caso, según se explicó en los apartados precedentes, con base en los criterios y actualización de variables dispuestos en la metodología tarifaria vigente, el ajuste tarifario propuesto en el presente informe arroja una tarifa única de ¢520. El ajuste solicitado por la empresa, visible a folio 15, correspondía a una tarifa única de ¢530.

La diferencia entre la tarifa calculada en la solicitud de la empresa y la propuesta en este informe final se debe a los siguientes aspectos:

Tipo de cambio:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
¢530,66/dólar	¢520,33/dólar
<i>El tipo de cambio se actualizó ya que, de acuerdo con la sección 4.9.1 de la metodología tarifaria vigente, se considera el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública (noviembre 2023 a abril 2024).</i>	

Volumen de pasajeros:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
475.678 pasajeros mensuales	477.273 pasajeros mensuales
<i>La empresa presentó su solicitud señalando que realizó la validación de estadísticas del Sistema de Conteo de Pasajeros considerando el mecanismo 1 de validación estadística de los datos de SCP.</i>	
<i>En el informe final se realizó la validación de los datos del SCP de los 12 meses previos a la apertura del expediente tarifario con base en el estudio de volumen de pasajeros autorizado por el CTP, tal y como se explicó en la sección C.1.1 del presente informe.</i>	

Flota:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
59	58
<i>Como se explicó en la sección C.1.4.4 del presente informe y en apego a lo establecido en la sección 4.12.2.e de la metodología tarifaria vigente, se excluyó una unidad del cálculo tarifario por no tener la inspección técnica al día.</i>	

C.4 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del corredor común

La metodología tarifaria vigente señala lo siguiente con respecto al manejo de corredor común:

“(...)

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 025-61-98 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.

Si se determina que existe una situación de corredor común de acuerdo con los criterios anteriores, se establece como criterio tarifario que, para contrarrestar la competencia desleal en contra de las rutas urbanas involucradas en una situación de corredor común, a las rutas interurbanas se les fijará una tarifa superior solamente para el fraccionamiento en común, como mínimo en una cuya diferencia del 20% de la tarifa de la ruta urbana. Dicho margen es un parámetro por medio del cual existirán diferencias tarifarias significativas.

(...)”

Para el análisis de corredor común, se consideran aquellas rutas que constan en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo de 2022 de la Junta Directiva del CTP (folios 62 al 76), la ruta 72 operada por la empresa Autotransportes San Antonio S.A. comparte corredor común con las siguientes rutas:

N°	Ruta*	Operador
1	66 BS	Transbosque Pacífica
2	70	Autotransportes Desamparados
3	120	Buses San Miguel Higuito
4	120-A	Autotransportes Los Guido

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas con la ruta 72 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria vigente, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.4.1 Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta se clasifican en urbana o interurbana, si es mayor a 25 kilómetros se clasifica como interurbana y si es menor a 25 kilómetros se clasifica como urbana. Es importante indicar, tal y como lo

indica la metodología tarifaria vigente, que la distancia de la ruta es la que determina la clasificación que debe dársele a la ruta, en este sentido si la ruta es conformada por varios ramales con diferentes distancias, entonces la determinación de la distancia para la ruta se calcula mediante la ponderación de la distancia de cada ramal con respecto a la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, esto tal y como se realiza en el modelo tarifario.

Con base a lo anteriormente señalado la tipología de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 72, la cual se clasifica como una ruta urbana (distancia ponderada de viaje de 9,19 km), es el siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) ⁽¹⁾	Tipo de ruta según distancia ponderada
70	San José – Desamparados - Aserrí y ramales	9,46	Urbana
66 BS	San José – El Bosque – La Pacífica	6,39	Urbana
120 A	San José – Los Guido (Los Guido por cementerio, Los Guido por Casa Cuba)	10,93	Urbana
120	San José – Higuito de Desamparados y ramales	10,06	Urbana

⁽¹⁾ El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el Anexo 17.

Acorde a lo anterior, se obtiene que para la ruta 72 no se cumple el primer criterio de corredor común, ya que todas las rutas con las que comparte corredor común se clasifican también como urbanas.

En conclusión, con base en la metodología tarifaria vigente, no procede ajustar la tarifa de alguna otra ruta por concepto de corredor común.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0147-IT-2024 del 31 de mayo de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública, se tiene lo siguiente:

"(...)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

D.1 POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES PRESENTADAS EN AUDIENCIA PÚBLICA PRESENCIAL

1. **Oposición:** Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Dos Ríos, representada por la señora Kryssia Amador Herrera, cédula de identidad número 3-0192-0264. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico susymoren@hotmail.com.

- Indica que ellos son receptores de quejas de los vecinos, que manifiestan que los horarios no se cumplen.
- Le parece un aumento muy abusivo, con la situación económica del país.

2. **Oposición:** Alejandra Jiménez Duarte, cédula de identidad número 1-0912-0559. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico jimenezduartealejandra@gmail.com.

- Indica que no brindan buen servicio.
- Tienen unidades malas.
- Tratan mal al usuario y al adulto mayor.

3. **Oposición:** Ana Iris Monge Pereira, cédula de identidad número 2-0272-0930. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico ana.monge.pereira@gmail.com.

- Coincide con lo que dijeron las dos personas anteriores.
- Indica que hay buses que tienen goteras y cuando llueve la gente se moja, también, porque las ventanas se traban.
- Manifiesta que los basureros se llenan y no hay donde botar la basura.
- Consulta qué posibilidades hay que los estudiantes tengan tarifas especiales y puedan pagar con un carné como con una tarjeta.
- Mal trato a los adultos mayores
- Consulta la posibilidad de que en ciertas paradas haya bancas, porque a veces las esperas son largas.

4. **Oposición:** Kattia Molina Cordero, cédula de identidad número 1-1026-0268. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública presencial y en la audiencia virtual. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico kathyamoli73@hotmail.es.

- Indica que el servicio que brinda la empresa es pésimo.
- Manifiesta que no cumplen horarios y que en el sector Linda Vista de Río Azul hay un bus por San Francisco y otro por Desamparados, y el chofer a medio camino cambia el rótulo en San Antonio, por orden de la empresa y las personas que iban para un sector u otro ya no pueden viajar a su destino.
- Mal trato al adulto mayor y que a veces no paran en las paradas donde hay mucho adulto mayor.
- Los buses sucios, con cucarachas y las ventanas trabadas.

- Indica que el bus lleva espacios y no para.
- Las unidades se quedan varadas.
- No cumplen los horarios en ninguna terminal.
- Manifiesta que escribe o llama a la empresa y nunca le contestan.
- Indica que hay autobuses que recogen estudiantes y viajan por la zona de Los Ángeles y que la empresa no tiene ruta Los Ángeles-Linda Vista, por lo que incumplen rutas estipuladas por el CTP.
- Señala que en ciertos horarios en la mañana y en la tarde se salen para recoger estudiantes

5. Oposición: Kattia Mora Perdomo, cédula de identidad número 1-0713-0396. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico kattiamoraper@yahoo.com.

- Se opone porque es empleada pública y tiene 4 años de no recibir aumentos.
- El servicio en la comunidad del Bosque es muy limitado, pasan hasta cada hora, indica que en las mañanas sí es un poco mejor el servicio.
- Coincide con las otras personas respecto al trato al adulto mayor.

6. Oposición: Mario Barrantes Naranjo, cédula de identidad número 1-1546-0168. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico mbarrantes30@hotmail.com.

- El bus de Guatuso de las 6:05 no siempre llega.
- Buses en mala estado.
- Indica que en ocasiones el chofer no para en una parada si son adultos mayores los que van a tomar el servicio.
- Mal trato de parte choferes, que en una ocasión no le quisieron recibir el pago en monedas de cinco colones.
- Todos se han visto afectados por la pandemia y hay familias muy grandes que no pueden costarse los pases de ida y vuelta.
- No respetan el horario.
- Manifiesta que la empresa hace un promedio con los kilómetros y meten las dos rutas de Linda Vista, la de Desamparados y la de San Francisco, y que eso eleva el promedio porque están metiendo las dos rutas, pero que en realidad están haciendo únicamente una ruta, porque si fuera que mandan dos buses al mismo tiempo uno por San Francisco, y uno por Desamparados estarían haciendo las dos rutas, por lo que en realidad no están haciendo un promedio de 13 kilómetros por carrera, es menos. Indica que lo que vieron en el gráfico, sólo una ruta tenía más de 10 km en una carrera, por lo que si sacan el promedio de esas rutas no va a dar ni un promedio de 9 km por carrera.

7. Oposición: Adalisa Mena Pizarro, cédula de identidad número 5-0259-0595. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico adalissamena@gmail.com.

- Los choferes hablan por teléfono.
- Hay maltrato.
- No se cumplen con los horarios.
- Las rampas están en mal estado.
- No tienen la máquina de las cédulas.
- No tienen para pagar con tarjeta.
- Los buses están sucios y asientos rotos.
- Se mete el agua a los buses.
- Indica que los feriados no hay buses, sólo tienen uno en la mañana, en los sábados tienen a las 7:30, a las 5:10 de la mañana, de salida. Hay dos en la mañana y dos en la tarde, nada más. Y los domingos son uno a las 6:10, 7:20 y a las 7:50 y 7:10 de la noche. Y entre semana es hasta las 8 de la noche.
- Si llaman a la empresa casi nunca contestan y si contestan no le dan seguimiento.

POSICIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL:

8. Oposición: Ángel David Alvarado Quirós, cédula de identidad número 1-1297-0274. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico aalvaradoq9@gmail.com.

- Señala que es un usuario de Guatuso de Patarrá y le ha tocado esperar por el bus más de 40 minutos, la empresa alega que el servicio es cada 15, cada 20, o cada 30 minutos, pero indica que no es verdad.
- Indica que la primera carrera los sábados es a las 5 am y que no da tiempo para llegar al trabajo.
- Manifiesta que hay muchos adultos mayores de riesgo y que hay mucha gente que vive por calle vieja (la famosa vuelta de la boñiga) y que muchos choferes de Guatuso se saltan esa entrada y se van directo por plazoleta, por lo que no cumplen con la ruta como debe de ser.

9. Oposición: Ulises Carrillo Martínez, cédula de identidad número 2-0403-0321. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico ulicamar65@gmail.com.

- Señala que el día 20 de abril la carrera de las 10 pm que sale de San José llegó hasta Calle Naranjito, debido a que un bus que venía bajando de Linda Vista paró el plantel, en el puro centro de la calle y un bus de San Antonio se quedó varado ahí, por lo que no había paso. Indica que detrás del bus que se varó venía otro bus de San Antonio y que le costaba a la empresa hacer un transbordo ahí, a esa hora a las 10:30 de la noche en esa zona y no lo hizo.
- Manifiesta que el 22 de abril, hay una carrera que sale a las 4:30, que viene por San Francisco, 4:10 por San Francisco y 4:20 por Desamparados y que el viaje que dale a las 4:30 por San Francisco no salió, salió un bus a las 4:42 y por Desamparados.
- Indica que el 30 de abril los buses salieron cinco, diez, quince, veinte minutos tarde, sin ninguna explicación. Además, que el viernes 3 de mayo, hay un bus a las 11:40 por San Francisco, el de las 12 tiene que salir por Desamparados, y el de las 12:20 por San Francisco y no hubo bus de las 12, porque bajaron tres carros que decían fuera de servicio, y bajó el bus hasta las 12:20 y por San Francisco.
- Señala que él ajusta sus tiempos a las carreras que supuestamente tienen que cumplir, 8:20pm va para Desamparados, 12md para Desamparados y 4:20am para Desamparados, porque su trabajo es en Aserrí. Indica que ese día a las 12:20pm hay un chofer, que siempre utiliza la gorrita para atrás y gafas oscuras y que llegó una señora y le dijo, “caballero, pero el bus debería ir por San Francisco”, y el chofer le dijo: “pero qué es tanta la lloradera, si el bus está saliendo, usted va a llegar a su destino”. Indica que ese chofer señor, siempre hace la misma expresión.
- Señala que el 6 de mayo, el bus salió 5 minutos tarde.
- Manifiesta que como decía doña Kattia, los choferes tienen un mal trato para adulto mayor. Indica que un día de estos venía un bus, y en una parada había como 15 adultos mayores y el chofer se estresó por eso. Señala que tienen unos lectores de células que no sirven y que los choferes tienen que apuntar el número de cédula y maltratan al usuario.
- Los choferes no cumplen el horario ni las rutas. Indica que por ejemplo un bus va bajando por San Francisco y se acordó que era por Desamparados, montó 20 personas que iban por San Francisco y cuando va por la cuesta que llaman El Italiano, cambia el rol y dice Desamparados.
- Manifiesta que quisiera que alguna vez los funcionarios de Aresep se dedicaran a viajar en los buses de la empresa de Autotransportes San Antonio S.A., para que conozcan los suplicios que pasan los usuarios.
- Indica que él piensa que 5 colones es poco, 10 colones es poco, pero que estaba viendo las estadísticas y que al mes son 450 mil usuarios y que el común denominador de los choferes de San Antonio es que a usted o le dan 5 colones o le dan 10 colones menos en el vuelto (450 mil personas multiplicadas por ₡5 o por ₡10 mensuales). Señala que en el caso de él, le están quitando ₡10 y hace 60 viajes al mes, por lo que son apenas ₡600, pero si suma esas 450.000 personas son dos millones y medio de colones. Y no se les puede reclamar ₡10 colones a los choferes.

- Indica que no está en contra del aumento, está a favor de que las cosas se paguen, pero que deben que pagarse acorde a un servicio bueno. Señala que hay buses que en invierno hay que andar los paraguas abiertos dentro del bus.
- Hay choferes que fuman en las paradas y ese bus huele muy mal y además, se mantienen las ventanas cerradas.
- Señala que en San José, en horas pico, tipo 6, 7 de la noche, se encuentran filas que dan vueltas a la fila, y que eso se da porque el chofer paró 100 metros antes y ahí se queda hasta que le toque la carrera a él.
- Indica que los buses tienen su lugar de llegada y que paran en 100 metros o 150 metros antes de la parada.
- Los choferes pasan pegados al teléfono, con el teléfono a la izquierda y con la otra mano van cambiando marchas y con la misma mano van maniobrando la manivela.
- Indica que el servicio es pésimo, los tiempos en Linda Vista son pésimos y que tienen unas cámaras de video que es como si no tuvieran.
- Señala que él ha llamado al plantel y le contesta una muchacha y le pide 5 minutos para que le puedan decir una consulta. Señala que hay que ir y que una queja para un chofer y que le indican que el chofer reportó algún problema.
- Está en contra de ese aumento, no por el aumento, porque si hay que aumentar la prestación del servicio tiene que ser acorde a lo que ellos están solicitando. Que cumplan con los tiempos de salida y que cumplan con las rutas.

10. Oposición: Daniela Ortega Segura, cédula de identidad número 1-1823-0814. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico dortegasegura7@gmail.com.

- Indica que el servicio pasa cuando quiere y que la misma ruta pasa hasta 3 veces y que a los adultos mayores no le paran y si les paran les hacen mala cara.
- No cumplen con los horarios.

11. Oposición: Jessica Mata Sequeira, cédula de identidad número 1-1097-0068. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico jekamata81@gmail.com.

- Indica que hay maltrato al adulto mayor.
- Señala que hay quejas de que los choferes hablan por teléfono.
- Hay un chofer que no contesta ninguna pregunta a los usuarios, hay otro que si se le consulta por qué salieron tarde, él les contesta que paguen Uber.

- *Manifiesta que deben mejorar la calidad del servicio, cumplir con los horarios, ya que actualmente bajan a la hora que quieren y cambian el rótulo después de la cuesta de El Italiano.*
- *Los buses están deteriorados por fuera.*
- *Las rampas de los buses no funcionan.*
- *A veces no le paran al adulto mayor.*

12. Oposición: *Ricardo Castro Sánchez, cédula de identidad número 1-0762-0391. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico richie110327@gmail.com.*

- *Indica que por parte de la empresa y de los empleados ha escuchado que se da maltrato hacia el adulto mayor.*
- *Está en contra del aumento, pero por el mal servicio que brindan.*

13. Oposición: *Manuel Morales Orozco, cédula de identidad número 1-1161-0421. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico manmoroz@gmail.com.*

- *Indica que la empresa señala que hicieron una inversión en la flota, pero que esta no se nota.*
- *Manifiesta que lo que la empresa dijo que hicieron una inversión en las rampas por cumplir una ley, es falso, que como usuario, normalmente de varias rutas, por ejemplo, de Linda Vista, Río Azul, Guatuso, Güízaros, Quebrada Honda ve que cada vez que hay personas con discapacidad, han visto situaciones en que la rampa se quedan pegada, por ejemplo, que el chofer no tiene alguna manera de cómo controlar el equipo.*
- *Indica que el aumento es de un porcentaje muy alto, más de un 30%, solicitar que aumenten a 500, a más de 500 colones en promedio está muy mal por parte de la empresa. Señala que la empresa Autotransportes Desamparados es una empresa que usted ve que su equipo se nota que cumplen por lo menos los estándares básicos que el CTP solicita.*
- *Señala que cómo es posible que una empresa que cobre una tarifa de ₡415 en promedio en sus rutas, sí pueda tener esos servicios, pero una empresa como San Antonio, solicite un aumento de más de 500 colones teniendo una flota vehicular demasíadamente baja. Señala, que tal vez de 3 a 5 buses máximo son de buena calidad.*
- *Manifiesta que agradecería que Aresep revise muy bien sus estados financieros, porque no cree que ellos estén al día en muchas responsabilidades patronales (impuestos, seguro social a sus empleados, pólizas de seguro).*
- *Indica que en cuanto al rubro del combustible es una falacia que digan que han invertido porque el dólar ha estado en un promedio de ₡500*

colones, ₡510, ₡505 y que éste no puede considerarse en los gastos operativos, porque más bien ha estado de baja. Por lo que solicita que la Aresep revise muy bien la documentación y le solicite y que sea demasiado estricta con Autotransportes de San Antonio, en cuanto en los requisitos que deben cumplir para solicitar un aumento de esa categoría.

- El personal necesita entrenamiento para mejorar el servicio al cliente, ya que muchos trabajadores no están representando muy bien a la empresa.
- Que el personal de la empresa debe tener más empatía, ya que tienen muchos infortunios en cuanto a horarios, al servicio, en cuanto a calidad de su flota y en donde guardan los autobuses, ya que donde los guardan es un lugar que en invierno se inunda demasiado, esto durante más de 30 años y no han hecho ningún tipo de mejora en el plantel, así que, por lo que si van a hacer cobro adicional por el plantel, no sabría qué está haciendo Aresep.

14. Oposición: Alexandra Jiménez Guadamuz, cédula de identidad número 1-0800-0660 Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico ale247142@gmail.com.

- Indica que la empresa no brinda un buen servicio, que si lo hicieran no les disgustaría pagar lo que se debe pagar, siempre y cuando se respeten horarios, se respete que el bus o la carrera que vaya a bajar sea por el destino al cual se le haya designado, ya sea por Desamparados o por San Francisco.
- Señala que hay jóvenes sin trabajo que se les dificulta pagar un exceso en este momento.
- Se da mal trato al adulto mayor
- Manifiesta que un día de estos salió a Desamparados y que tardó como hora y 45 minutos en Desamparados y que cuando llegó el bus de San José hacia Desamparados, venía completamente lleno, por lo que posteriormente fueron quedando personas sin el servicio en todas las siguientes paradas.
- No respetan los horarios, ni los destinos.

POSICIONES PRESENTADAS EN EL EXPEDIENTE:

15. Oposición: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 1-0800-0660. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 336). Notificaciones: Al correo electrónico jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr.

- **Sobre las variables utilizadas para determinar el volumen mensual de pasajeros**

- *Que la empresa Autotransportes San Antonio S.A. en la solicitud utiliza la validación de estadísticas del SCP y del SIR, con base en el estudio de demanda de pasajeros aprobado en el Acuerdo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022, por la Junta Directiva del CTP. Indica los datos del volumen de pasajeros del estudio aprobado por el CTP y el dato que se obtiene de la validación estadística, que es el que se utiliza en el modelo, señala que la empresa utilizó los 12 meses calendario del año anterior y nos los 12 meses previos a la apertura del expediente (7 de marzo 2024) como lo señala la metodología tarifaria vigente.*
- *Manifiesta además, que no consta en el expediente ET-019-2024 el informe de normalización de demanda de la ruta 72, mismo que es necesario para realizar las verificaciones de los datos que se incluyen en la herramienta de validación estadística. Señala que dicho informe fue solicitado por la Intendencia de Transporte mediante los oficios OF-0431-IT-2024 y OF-0432-IT-2024 del 29 de abril de 2024, al CTP y a la empresa, respectivamente. Por lo anterior, se da un incumplimiento en los datos a validar y que da origen al cálculo de pasajeros, ya que no corresponde a la información, ni permitió a las personas interesadas contar con la información completa.*
- *Indica que se depende de la respuesta que la empresa presentó al AP-0027-IT-2024 la no integración automática de las cédulas de adultos mayores, que provoca que deba realizarse de forma manual, por lo que señala que podría darse lo siguiente: 1) No tiene personal asignado para atender la tarea, o 2) Es omiso en cumplir el plazo del punto 4.11.2 inciso D y que la metodología reconoce el costo del personal administrativo, por lo que no se justifica que las estadísticas no se presenten a tiempo.*
- *Señala que según consta en el folio 2294 del RA-095, mediante el artículo 3.9 de la Sesión Ordinaria 10-2024 celebrada el 8 de marzo de 2024 por la Junta Directiva del CTP se aprobó el nuevo esquema operativo para el subsector San Francisco basado en el oficio SPS-2024-157 e informe MOPT 01-06-01-007-2024, donde se muestra la unificación de las rutas 66 BS y 72, donde se definen horarios, flota y aprueba un informe de Demanda Normalizada de pasajeros, por lo que solicita a la Intendencia de Transporte tomar en consideración el informe MOPT 01-06-01-007-2024, así como revisar las disposiciones para la Aresep.*

- **Sobre la petición tarifaria de la empresa**

- *Señala que en el cartel de convocatoria a audiencia pública, la propuesta de la empresa es incrementar las tarifas en 35.90% para todos los ramales, excepto la tarifa San José-Tirrases con un 3,92%, indica las razones por las que la empresa no realizar el aumento correspondiente a esa última y manifiesta que la metodología RJD-035-*

2016 y sus reformas no considera variables socioeconómicas que permitan hacer una redistribución de costos y que no es objetivo reconocer la particularidad de una comunidad sin ningún sustento legal, técnico y/o económico.

- Desde la perspectiva de igualdad de derechos y principio de servicio al costo de legalidad, indica que no se deben aprobar tarifas distintas a las que correspondan, para que no recaiga en los demás usuarios la carga tarifaria, que además, la metodología en general no considera elementos del incremento del costo de vida para la fijación de tarifas.
- **Sobre la presentación extemporánea del informe de quejas y denuncias del segundo semestre del 2023.**
 - La Intendencia previno a la empresa mediante el AP-0027-IT-2024 que no había presentado el informe de quejas y denuncias correspondiente al segundo semestre del 2024 y que la empresa contestó que la información fue presentada y aporta copia del recibido. Sin embargo, esta fue recibida el 12 de marzo de 2024 (folio 284) en la ventanilla única del Departamento de Gestión Documental, casi con un mes de retraso, por lo que la empresa al momento de presentar la solicitud de ajuste tarifario no había remitido el Informe de Quejas solicitado tanto en la resolución RRG-7635-2007 como en la resolución RE-0100-JD-2023 sobre los requisitos de admisibilidad para toda petición de tarifas que se presente en la ARESEP.
- **Sobre el pago de canon pendiente a la Aresep**
 - Señala que en la certificación CT-0053-DF-2024 (folios 260 y 261) del expediente, la empresa no está al día con el pago del canon a la Aresep, manteniendo su condición actual como moroso, aunque no indica desde cual fecha.
 - Indica que en virtud de que existen dos resoluciones judiciales donde le ordenan a la Aresep abstenerse a iniciar procesos judiciales o extrajudiciales y de ejecución dineraria en contra de Autotransportes San Antonio S.A., indicado en la certificación CT-0053-DF-2024 y en el Auto de Admisibilidad OF-0338-IT-2024 (folios 289 al 291) y que en el modelo tarifario aportado por la empresa (folio 1), en la pestaña 8. Estructura de costos, se reconoce el costo para el pago de canon a la Aresep por la suma mensual de ₡3 617 699,71, por lo que consulta lo siguiente: ¿cuál es la justificante para que los usuarios tengan que estar asumiendo un costo reconocido en las tarifas y que la empresa no está cumpliendo actualmente?

- **Información sobre la inspección técnica vehicular.**
 - Señala que en el expediente ET-019-2024 no hay ningún documento que permita validar que las 59 unidades se encuentran al día con la inspección vehicular, por lo que no está la fuente donde se obtuvo dicha validación y así su inclusión en el modelo econométrico para admitir como aceptadas todas las unidades de la empresa, cuyo vencimiento se indica al 31 de diciembre de 2024.
 - Indica que al carecer de la fuente para validar el estado de las unidades ante DEKRA, lo cual es necesario forme parte del expediente para que el usuario interesado pueda consultar dicha información de la propuesta y que incide directamente en el cálculo tarifario se incumple con el principio de acceso a la información.

- **Manifestaciones de los usuarios en consultoría previa.**

- Indica que el 29 de abril de 2024 se realizó la asesoría previa a audiencia pública para las personas usuarias y en términos generales, externaron lo siguiente respecto al servicio actual que brinda la ruta 72:
 - Consideran que la Aresep debe tener más facultad para regular la calidad del servicio, no sólo la parte tarifaria, dado que, aunque el servicio sea muy deficiente, se aprueban aumentos sin tomar en cuenta la calidad.
 - El trato que reciben de los conductores no es el adecuado.
 - Las unidades presentan mal estado físico, lo que atenta con la seguridad de las personas.
 - Se dan muchos incumplimientos en horarios, lo cual ha provocado que las personas acudan a otros medios de transporte porque necesitan movilizarse.
 - Le solicitan a la Intendencia de Transporte que fiscalicen el servicio antes de aprobar el ajuste tarifario, por las inconformidades existentes y que la empresa no soluciona, sino es muy injusto que aumenten tarifas en esas condiciones.

Manifiesta que la Consejería respalda los comentarios expresados por las personas usuarias y solicita que se rechace la propuesta sometida a audiencia pública y se archive el expediente ET-019-2024.

16. Oposición: María Gabriela Méndez Morales, cédula de identidad número 1-0877-0704: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 338 a 339). Notificaciones: Al correo electrónico chinamendez187@gmail.com.

- Mal estado de los buses y sucios.
- Indica que la ruta no es tan larga para subir tanto el precio.
- Los feriados no quitan el bus.
- No cumplen horarios.
- Indica “máquinas para cédula”

- Rampas malas.

17. **Oposición:** Marco Antonio Marín Hidalgo, cédula de identidad número 1-0941-0935. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 344 a 345). Notificaciones: Al correo electrónico marcantmarinh@yahoo.com.

- Señala que el aumento sea condicionado al servicio en cuanto a puntualidad.
- El aseo dentro de los buses debe ser adecuado, los basureros dentro de los buses no son suficientes.
- Debe haber menos hacinamiento.
- Los adultos mayores sólo deberían presentar la cédula y que el chofer le tome foto para que sea más rápido.
- Señala que se brincan las paradas obligatorias o se salen de la ruta.
- Mejorar el tiempo de las comunicaciones por redes sociales a los usuarios.
- Mejorar las condiciones de las paradas.

18. **Oposición:** Dagoberto Solís Gamboa, cédula de identidad número 1-0356-0518. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 346 al 347). Notificaciones: Al correo electrónico marcantmarinh@yahoo.com.

- Algunos choferes no hacen paradas a los adultos mayores.

D.3 RESPUESTAS A POSICIONES

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Dos Ríos, representada por la señora Kryssia Amador Herrera	1,2
2	Alejandra Jiménez Duarte	1,3
3	Ana Iris Monge Pereira	1,2,3,7,9,10
4	Kattia Molina Cordero	1,3
5	Kattia Mora Perdomo	1,2
6	Mario Barrantes Naranjo	1,2,3,11
7	Adalisa Mena Pizarro	1,3,7,8
8	Ángel David Alvarado Quirós	1
9	Ulises Carrillo Martínez	1,3,4,8
10	Daniela Ortega Segura	1
11	Jessica Mata Sequeira	1,3
12	Ricardo Castro Sánchez	1
13	Manuel Morales Orozco	1,2,3,5,12,13
14	Alexandra Jiménez Guadamuz	1,2
15	Consejero del Usuario, Jorge Sanarrucia	1,3,4,6,8, 15,

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
	Aragón	16,17,18,19, 20
16	María Gabriela Méndez Morales	1,3,8,14
17	Marco Antonio Marín Hidalgo	1,3,8,9
18	Dagoberto Solís Gamboa	1

Respuesta a la posición:

- 1. Sobre el incumplimiento de obligaciones del prestador del servicio: incumplimiento de horarios, recorridos, incumplimiento de paradas, malas condiciones del plantel, mal trato por parte de los choferes y que estos hablan por teléfono, mala atención por parte de la empresa, información en redes sociales de la empresa y calidad del servicio en general.**

Respecto a las obligaciones de las empresas, según lo señala la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley 3503, en sus artículos 16 al 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en adelante MOPT) a través del CTP, es el órgano con la obligación y competencia de conocer todos aquellos elementos que compongan propiamente la prestación del servicio y cumplimientos empresariales ante el ente concedente, tales como horarios, flota óptima y condiciones de dicha flota, recorridos, entre otros.

El MOPT es el órgano que tiene la competencia para conocer todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, estado y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio; no obstante, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo al operador, para que dé respuesta a cada uno de las inconformidades externadas y tome las acciones correctivas pertinentes.

Sobre el particular, hay que indicar que la Junta Directiva del CTP, mediante acuerdo por artículo 7.1.12. de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 aprobó la evaluación de la calidad del servicio correspondiente al año 2023, realizada por un Organismo de Inspección acreditado por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA), la cual dio como resultado una calificación ponderada de 85 puntos (folio 140 al 141), ahora bien, la Intendencia de Transporte en estricto apego del principio de legalidad, no puede omitir la información suministrada por el ente concedente o bien encargado de establecer las condiciones operativas y los respectivos estudios de calidad de determinada ruta, tampoco puede revisar ni cuestionar lo que la Junta Directiva del CTP acuerde o certifique en cuanto a la información propia de la ruta, lo anterior de conformidad al

artículo 3 de la Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos, Ley 8220, que indica:

“(..)

Artículo 3º—Respeto de competencias. **La Administración no podrá cuestionar ni revisar los permisos o las autorizaciones firmes emitidos por otras entidades u órganos**, salvo lo relativo al régimen de nulidades. Únicamente podrá solicitarle al administrado, copia certificada de la resolución final de un determinado trámite. Tampoco podrán solicitársele requisitos o información que aún se encuentren en proceso de conocimiento o resolución por otra entidad u órgano administrativo; a lo sumo, el administrado deberá presentar una certificación de que el trámite está en proceso.

(..)”

Adicionalmente cabe indicar que por tratarse de inconformidades sobre el servicio público del transporte remunerado de personas modalidad autobús y de conformidad con el artículo 22 inciso 11) del Reglamento Interno de Organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), le corresponde a la Dirección General de Atención al Usuario, atender lo expuesto por los recurrentes. En virtud de lo anterior, se trasladará estos argumentos a dicha dependencia para su correspondiente trámite.

Conforme al debido proceso, lo que corresponde es que la Intendencia de Transporte realice lo siguiente:

1. Hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la Aresep y remitidas a cada uno de los usuarios.
2. Se notificará la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según proceda.
3. Hacer un traslado de estas inconformidades expresadas a la DGAU para su respectivo trámite según sus competencias.

De igual manera, en caso de que no se dé una solución satisfactoria a los usuarios o consideren que sus derechos son lesionados nuevamente, se encuentran en el derecho de presentar sus quejas y denuncias ante los siguientes entes:

1. En primera instancia ante la Contraloría de servicios de la empresa, los cuales deben atender satisfactoriamente las quejas y denuncias.

2. *En segunda instancia los usuarios pueden poner las denuncias de mala calidad del servicio y los incumplimientos que consideren de los parámetros operativos ante el Consejo de Transporte Público al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos.*
3. *Finalmente pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: www.aresep.go.cr en la sección: Usuarios y seleccionar en el menú: Quejas y denuncias y otros.*

2. Respecto a que la tarifa propuesta es muy elevada y acerca de la condición económica de los usuarios del servicio

Acerca de las oposiciones que mencionan la condición económica de los usuarios en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte remunerado por autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; también se le ha impuesto la obligación a la Aresep, de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, sobre el cual se fundamenta la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el CTP (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizados). Finalmente, es relevante subrayar que el modelo tarifario actual de Costa Rica para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, se fundamenta en una recuperación de los costos a través del pago de una tarifa por el servicio, no contempla este esquema subsidio alguno en función de la condición socioeconómica de la población que sirve una determinada ruta o a la ubicación geográfica donde está establecida la ruta, esto claro a excepción del subsidio al Adulto Mayor y a los niños menores de 3 años.

3. Sobre estado de la flota autorizada: mal estado de las unidades, se mete agua de lluvia, las ventanas se traban, sobrecarga de unidades, condiciones de aseo de las unidades, rampas en mal estado.

*En cuanto a las condiciones de las unidades de autobús con las que la operadora brinda el servicio, los opositores deben tomar en cuenta respecto a las acciones tomadas por la Intendencia de Transporte dentro de este estudio tarifario, que se verificó el cumplimiento por parte de la empresa de tener al día la Inspección Técnica Vehicular de las unidades autorizadas las cuales se detallaron en el apartado **C.1.4.1 Flota**. Sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio y el estado de las rampas, se determinó que de las 59 unidades autorizadas, 58 presentan la inspección técnica al día y en condiciones favorables. Además, ninguna de las unidades presenta una vida útil mayor a los 15 años permitido.*

Se les reitera a los opositores que si a pesar de que las unidades de autobús cuentan con la inspección técnica vehicular al día y cumplen con los demás requisitos para ser tomadas en cuenta dentro de los estudios tarifarios, existen unidades que ellos consideran se encuentran en condiciones no óptimas para brindar el servicio regulado, pueden presentar sus inquietudes o quejas ante el CTP del MOPT, propiamente al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos, que por normativa nacional es el competente para establecer las condiciones de servicio en una determinada ruta o grupo de rutas, dentro de las cuales se encuentra la autorización de la flota con la que las empresas brindan el servicio público.

4. En cuanto a la solicitud de que la Aresep realice una verificación al servicio y las condiciones reales previo a la resolución tarifaria.

La Autoridad Reguladora posee competencias en materia de fiscalización de las condiciones de prestación de los servicios públicos regulados, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4, 6 y 21 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593). En el caso de lo argumentado por los usuarios en audiencia pública con respecto a la prestación del servicio en esta ruta, sobre la solicitud de que se hagan inspecciones para verificar ello, incluso sobre la fiscalización que consultan más adelante si se hace por parte de la Autoridad Reguladora al servicio prestado, se reitera que se hace traslado de la presente resolución a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) que es la dependencia institucional encargada de atender las no conformidades de los usuarios, lo anterior para que se realice el debido proceso para su atención.

5. Acerca de las diferencias tarifarias entre Autotransportes San Antonio S.A. y Autotransportes Desamparados S.A.

Con respecto a la comparación con rutas similares de otro operador, las tarifas no son iguales y hasta menores con distancias equivalentes o superiores, se le indica que existen tres condiciones que repercuten para que situación pueda eventualmente presentarse:

- I. La cantidad de buses (inversión),*
- II. La cantidad de pasajeros movilizados, a mayor cantidad de pasajeros menor es la tarifa y*
- III. Las frecuencias u horarios en los que opera la ruta, si la empresa realiza mayor cantidad de carreras por día.*

Las características operativas de cada zona modelan la cantidad de flota y servicios requeridos y éstos a su vez dependerán de los motivos de viaje de las personas (ida y regreso de la vivienda al lugar permanente de trabajo, actividades comerciales, profesionales, necesidades de la vida doméstica, turismo y recreación, movimientos migratorios, entre otras causas), no se pueden realizar comparaciones únicamente tarifarias sin dejar de considerar aspectos como concentración poblacional, actividades comerciales, gubernamentales entre otros que motivan cantidades de servicios de transportes distintos y cantidades de flotas diferentes; y todas estas características operativas afectan la determinación tarifaria; en conclusión el cálculo tarifario corresponde particularmente a cada caso en concreto, tomando en cuenta las condiciones propias de cada empresa y el servicio que brinda en determinada ruta. El compartir una parte del recorrido no es sinónimo que se deban ajustar a tarifas similares de la empresa con la que comparte ese recorrido.

6. Consideración de la variable de calidad en el cálculo de las tarifas

Tal y como se explicó en la sección C.1.8 del presente informe, en el presente cálculo tarifario se reconoce tarifariamente la evaluación de la Calidad del Servicio 2023, vigente al momento de la audiencia pública, aprobada por la Junta Directiva del CTP en el artículo 7.1.12 de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 (folios al 141). Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folios 138 y 139, lo anterior según lo establecido en la metodología tarifaria vigente.

Es importante indicar que cualquier objeción o discrepancia sobre las reglas o criterios establecidos en la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), no forman parte del alcance del presente expediente tarifario. No obstante, se aclara que puede presentar ante la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación o ante la Junta Directiva de la Aresep en cualquier momento una solicitud de ajuste y revisión de la metodología tarifaria ordinaria, si considera que la misma presenta oportunidades de mejora.

7. Acerca de que no tienen máquinas para pagar con tarjeta

Tal como se indicó en el apartado C.1.10 del presente informe, de acuerdo con lo establecido en las secciones 4.4.1.d y 4.6.2.d de la metodología tarifaria vigente, la determinación de los costos asociados al sistema de pago electrónico depende de la cantidad de unidades que estén equipadas con dicho sistema y en funcionamiento, según los criterios y normativas del SINPE-TP. En este caso la ruta 72 aún no cuenta con sistema de pago electrónico dentro del SINPE-TP, de modo que este rubro no se contempla en este cálculo tarifario y no se reconoce ningún tipo de costo asociado.

8. Respecto a que los choferes deben anotar el número de cédula del adulto mayor porque las unidades no tienen lectores de cédula.

Actualmente, no es obligatorio que los autobuses tengan lectores de cédula para adultos mayores, por lo que es permitido que se utilice un mecanismo manual, siempre y cuando se garantice lo establecido en el artículo 33 de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley 3503, respecto a que todos los recorridos que poseen distancias de viaje inferiores a los 25 km (como en el caso de esta ruta), los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa.

9. Acerca de mejorar las condiciones en las paradas

La Ley N°3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, establece en su artículo 9:

“Declárase de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades, de estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas. Las municipalidades acondicionarán los terrenos y locales apropiados y atenderán la administración y explotación de dichas estaciones conforme a las tarifas que autorice la Contraloría General de la República, previa consulta con el Ministerio de Transportes.”

Siendo que las responsables de las paradas son las municipalidades, se les recomienda canalizar estas inquietudes hacia los gobiernos locales correspondientes.

10. Sobre la posibilidad de que los estudiantes tengan tarifas especiales y puedan pagar con un carné como con una tarjeta.

El estudio tarifario que se está tramitando es en este expediente (ET-019-2024) es para ajustar las tarifas vigentes para los pasajeros regulares en la ruta 72.

Por otro lado, es relevante subrayar que el modelo tarifario actual de Costa Rica para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, se fundamenta en una recuperación de los costos solamente a través del pago de una tarifa por el servicio, no contempla este esquema ningún subsidio en función de la condición socioeconómica de la población que sirve una determinada ruta, la ubicación geográfica donde está establecida la ruta o alguna otra condición de los usuarios, esto claro a excepción del subsidio al Adulto Mayor y a los niños menores de 3 años.

El establecimiento de un servicio especial de transporte para estudiantes debe ser solicitado y autorizado por el Ministerio de Educación Pública (MEP), dado que, según las condiciones del servicio a brindar el MEP establece el mecanismo por el cual se brindará el beneficio.

11. Respecto a que la empresa hace un promedio con los kilómetros e incluyen las dos rutas de Linda Vista, la de Desamparados y la de San Francisco, y que eso eleva el promedio porque están metiendo las dos rutas, pero que en realidad están haciendo únicamente una ruta, porque si fuera que mandan dos buses al mismo tiempo uno por San Francisco y uno por Desamparados estarían haciendo las dos rutas, por lo que en realidad no están haciendo un promedio de 13 kilómetros por carrera, es menos.

El actual cálculo tarifario se basa en el esquema operativo aprobado por el CTP mediante el artículo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo del 2022, con la cantidad de ramales que se indican a folio 64, las distancias señaladas a folio 64 y 64 y con base en los horarios que se observan a folios 70 al 73, con base en esa información el modelo tarifario calcula la distancia ponderada por carrera y viaje.

En caso de que el operador esté incumpliendo con lo estipulado en el acuerdo señalado del CTP, los usuarios se encuentran en el derecho de presentar sus quejas y denuncias ante los siguientes entes:

- En primera instancia ante la Contraloría de servicios de la empresa, los cuales deben atender satisfactoriamente las quejas y denuncias.*
- En segunda instancia los usuarios pueden poner las denuncias de mala calidad del servicio y los incumplimientos que consideren de los parámetros operativos ante el Consejo de Transporte Público al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos.*
- Finalmente pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: www.aresep.go.cr en la sección: Usuarios y seleccionar en el menú: Quejas y denuncias y otros.*

12. Acerca de que Aresep revise los estados financieros de la empresa, así como las responsabilidades patronales de la misma.

Es importante recalcar, que la información de cada uno de los elementos necesarios para la fijación tarifaria ordinaria de la ruta 72 se encuentran justificados en el apartado C de este informe, y conforme a lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas).

Por otra parte, dentro del trámite de la solicitud tarifaria desde su recepción hasta la emisión del presente informe tarifario, esta Intendencia de Transporte procedió de conformidad con la normativa establecida y en apego al marco de legalidad.

Por último, en el apartado B de este informe se presenta el análisis del cumplimiento de las obligaciones de los operadores, dentro de los que se revisan obligaciones legales, tributarias y estados financieros. Para acceder a un incremento tarifario la empresa debe cumplir con todas las obligaciones que se detallan en el apartado B. Sin embargo, de acuerdo con la metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), al tratarse de una estructura productiva modelo, la información contenida en los estados financieros del prestador no tiene incidencia en el cálculo tarifario, excepto en los casos donde se habilita el uso de la contabilidad regulatoria que presenta la empresa.

13. Respecto al rubro de combustible

En el apartado C.1.6 de este informe se detalla la forma en que éste se calcula en apego a lo indicado en la metodología tarifaria vigente. En el caso de este estudio tarifario el precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢647,86 por litro, correspondiente al promedio del semestre desde el 1 de julio de 2023 al 31 de diciembre de 2023.

14. Acerca de que la ruta no es tan larga para subir tanto el precio.

Las tarifas del servicio de autobús, de acuerdo con la metodología vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), se obtienen a partir de una combinación de factores, no sólo la distancia de la ruta. Las tarifas dependen de las variables operativas autorizadas por el CTP (horarios y frecuencias, cantidad, tipo y antigüedad de los autobuses, recorridos y distancias), el volumen de pasajeros movilizado y precios e indicadores económicos.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 31 de la Ley 7593, para fijar las tarifas de los servicios públicos se debe tomar en cuenta las estructuras productivas modelo de cada servicio. Con base en esto se dispone actualmente de una metodología ordinaria para la fijación de tarifas del servicio de autobús aprobada por la Junta Directiva de la Aresep (resolución RJD-035-2016 y sus reformas). Esta metodología es un mecanismo técnico robusto basado criterios técnicos aceptados a nivel nacional e internacional para el servicio por autobús y con el aval de expertos en la materia

El presente estudio tarifario se desarrolló en estricta aplicación de dicha metodología tarifaria, determinando los costos y rentabilidad de la ruta 72 según la estructura productiva modelo.

15. Sobre las variables utilizadas para determinar el volumen mensual de pasajeros.

Tal como lo indica el Consejero del Usuario en la propuesta tarifaria la empresa utilizó la validación de estadísticas del SCP, con base en el estudio de normalización de demanda aprobado en el Acuerdo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022, por la Junta Directiva del CTP. Asimismo, como menciona, no consta en el expediente ET-019-2024 el informe de normalización de demanda de la ruta 72.

Debido a lo anterior, tal como se detalla en el apartado C.1.1 del presente informe, para poder validar las estadísticas se requería la copia del oficio CTP-DT-DING-INF-0029-2022 y del informe de la empresa Consultora y Ejecutora SALASA S.A. donde consten los cuadros FORM-CTP-DING-10 de cada uno de los ramales que sustentan la demanda normalizada aprobada en el año 2022. Dicha información fue solicitada por la Intendencia de Transporte tanto al CTP como a la empresa mediante los oficios OF-0431-IT-2024 (folio 329) y OF-0432-IT-2024 (folio 330) respectivamente, ambos del 29 de abril del 2024. El 7 de mayo de 2024, la empresa Autotransportes San Antonio S.A. remitió la respuesta al oficio OF-0432-IT-2024 (folio 349), donde indicó que se solicitara la misma al CTP, por su parte el CTP remitió lo requerido el 27 de mayo de 2024 (folio 422), por lo que se realizó la validación de los datos del SCP como se explica en la sección C.1.1 del presente informe.

Por otro lado, referente al artículo 3.9 de la Sesión Ordinaria 10-2024 de la Junta Directiva del CTP celebrada el 8 de marzo de 2024 donde se aprobó el nuevo esquema operativo para el subsector San Francisco basado en el oficio SPS-2024-157 e informe MOPT 01-06-01-007-2024, donde se muestra la unificación de las rutas 66 BS y 72, esta Intendencia no puede

tomar en consideración el informe MOPT 01-06-01-007-2024, ya que en este expediente se tramita la fijación tarifaria de la ruta 72, no del subsector San Francisco, el cual incluye además la ruta 66 BS operada por la empresa Transbosque La Pacífica S.A., además dicho esquema no se encuentra vigente hasta que la ARESEP fije las tarifas del mismo (lo que no sucede en este expediente tarifario), y el CTP dicte la fecha de inicio oficialmente, de modo que no tiene incidencia en este estudio.).

16. Sobre la petición tarifaria de la empresa de unificar la tarifa en todos los ramales.

En las secciones C.2.1. y C.2.2. se explica por qué se recomienda la unificación tarifaria de la ruta 72. Se reitera que unificar la tarifa de esta ruta corresponde a la aplicación de la ecuación 64 de la sección 4.8.2 “Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales” de la metodología tarifaria vigente, según la información disponible para este caso.

Tal como se explicó en las secciones indicadas, resulta importante señalar que esta tarifa única respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología tarifaria vigente, ya que es la tarifa que permite cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio en el escenario de que todos los usuarios deban pagar la misma tarifa.

Además, esta simplificación tarifaria también es conveniente de cara a la implementación del proyecto de pago electrónico a nivel nacional SINPE-TP, el cual es impulsado por el MOPT, el BCCR y esta Autoridad Reguladora, ya que facilita su puesta en marcha y su operación por cuanto el monto que debe cobrar el prestador a cada usuario no depende de su origen y destino, sino que es un monto único para cualquier viaje en la ruta.

17. Sobre la presentación extemporánea del informe de quejas y denuncias del segundo semestre del 2023.

Como bien lo indica el Consejero la empresa presentó el informe de quejas y denuncias correspondiente al segundo semestre del 2024 el 12 de marzo de 2024 (folio 284), en respuesta al auto de prevención AP-0027-IT-2024, por lo cual evidentemente al momento de la solicitud no lo había presentado y por ser un requisito de admisibilidad para toda solicitud de fijación tarifaria según la resolución RE-0100-JD-2023, se previno a la empresa este y otros puntos que debía de subsanar previo a dar admisibilidad a lo solicitud de ajuste tarifario. En este caso, la empresa presentó la información requerida, por lo cual se da por cumplido dicho punto.

18. Sobre el pago de canon pendiente a la Aresep.

En la metodología tarifaria vigente, en la sección 4.4.4.d se reconoce el canon como gasto administrativo, por lo que se debe de reconocer ese costo en una fijación tarifaria al ser un costo necesario para la prestación del servicio. Es decir, la metodología provee un rubro en las tarifas para que los operadores hagan frente a esta obligación a futuro, pues el no pago deriva en la apertura de otros procesos cobratorios (fuera del alcance del presente expediente y que en este caso no se podrían realizar fuera del proceso concursal -si llega a abrirse-). En otras palabras, al amparo del principio del servicio al costo y equilibrio financiero, se les debe de incluir en las tarifas la fuente para cubrir el pago del canon, pero que ante incumplimientos, en otro escenario sería motivo para rechazar admisibilidades o fijaciones tarifarias, pero en este caso la Aresep está imposibilitada a proceder de esa manera según lo explicado en la sección B.2 del presente informe.

Sobre la morosidad del prestador, aún y cuando las certificaciones CT-0053-DF-2024 (folio 260) y CT-0152-DF-2024 (folios 417 al 419) indican que la empresa se encuentra morosa en el pago del canon regulatorio de la Autoridad Reguladora, con base en las órdenes judiciales dictadas por el juzgado concursal mediante las resoluciones 2023000312 de las 15:54 horas del 14 de diciembre de 2023 y 2024000060 de las 15:48 horas del 22 de febrero de 2024, esta Intendencia no puede considerar ese estado de morosidad como impedimento para el trámite de la solicitud tarifaria presentada por Autotransportes San Antonio S.A. tal y como se explicó en la sección B.2 del presente informe.

19. Acerca de la información de la inspección técnica vehicular.

No es correcto afirmar que se incumpla con el principio de acceso a la información, ya que según la sección 4.12.2.e, la verificación de debe realizar mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular. Dicha verificación le corresponde a la Aresep y se realizó mediante consulta vía correo electrónico a Dekra CR y consulta electrónica y el resultado consta en los anexos 10 y 11. Con base en la información remitida por Dekra se llena la información correspondiente la fecha de vencimiento de la revisión técnica vehicular y el resultado de la misma, la hoja de cálculo tarifario, en la pestaña "4.Flota".

20. Manifestaciones de los usuarios en consultoría previa.

Con respecto a los puntos que externaron los usuarios de la ruta 72, el 29 de abril de 2024 donde se realizó la asesoría previa a audiencia pública, las respuestas a sus argumentos se abarcan en los puntos 1, 3, 4 y 6.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 72 según 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 (en adelante LGAP), el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0147-IT-2024 del 31 de mayo de 2024 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 72 descrita como San José – Tirrases por San Francisco y viceversa, San José – San Francisco – La Colina y viceversa, San José – San Francisco de Dos Ríos – Barrio San José y viceversa, San José – San Antonio – Patarrá y Guatuso y viceversa, San José – El Bosque – San Antonio – San Lorenzo y viceversa, San José – Linda Vista por San Francisco y viceversa, San José – Linda Vista por Desamparados y viceversa, San José – San Antonio – Barrio Fátima y viceversa, San José – Río Azul – Quebradas y viceversa, San José – Quebrada Honda y viceversa, de la siguiente manera:

Ruta	Descripción ramal	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
72	San José-Tirrases por San Francisco y viceversa	8,36	520	0
72	San José-San Francisco-Barrio San José y viceversa	6,00	520	0
72	San José-San Antonio-Patarrá-Guatuso y viceversa	12,80	520	0
72	San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo y viceversa	8,40	520	0
72	San José-Linda Vista por San Francisco y viceversa	9,60	520	0
72	San José-Linda Vista por Desamparados y viceversa	10,35	520	0
72	San José-Río Azul-Quebradas y viceversa	7,90	520	0
72	San José-Quebrada Honda y viceversa	13,80	520	0

Se indica que estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 6.3 de la Sesión Ordinaria 30-2022 del 3 de mayo de 2022, es decir, dichas tarifas

corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 70 al 73, a la cantidad de autobuses visible a folios 80 al 83 y que tengan la inspección técnica vehicular al día y las distancias visibles en los folios 54 al 65. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

II. Indicar a la empresa Autotransportes San Antonio S.A. lo siguiente:

En un plazo ordenatorio de veinte días hábiles, debe dar respuesta a los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-019-2024, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

III. Las tarifas del Por Tanto I rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en el Diario La Gaceta.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la LGAP, se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transporte a.i.—1 vez.—Solicitud N° 514074.—
(IN2024870292).

INTENDENCIA DE ENERGÍA

RE-0044-IE-2024

SAN JOSÉ, A LAS 18:05 HORAS DEL 4 DE JUNIO DE 2024

RECTIFICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN RE-0043-IE-2024 DEL 3 DE JUNIO DE 2024, REFERENTE AL ESTUDIO TARIFARIO DE OFICIO PARA EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTE AL MES DE MAYO DE 2024 QUE PRESTA LA REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A. (RECOPE), DE CONFORMIDAD CON LA METODOLOGÍA TARIFARIA RE-0024-JD-2022 Y SU REFORMA

ET-037-2024

RESULTANDO:

- I. Que el 3 de junio de 2024, mediante la resolución RE-0043-IE-2024, pendiente de publicar, la Intendencia de Energía (IE) resolvió fijar las tarifas referentes al estudio tarifario de oficio para el ajuste extraordinario del precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos correspondiente al mes de mayo de 2024 que presta la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A. (Recope), de conformidad con la metodología tarifaria RE-0024-JD-2022 y su reforma (folios 240 al 307).
- II. Que el 4 de junio de 2024, mediante el informe técnico IN-0080-IE-2024, la IE analizó la presente gestión y en dicho estudio técnico recomendó rectificar únicamente las tarifas fijadas para los productos AV-Gas, Jet fuel A-1 y Jet Fuel A del punto d. "Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo" del Por Tanto I de la resolución RE-0043-IE-2024 del 3 de junio de 2024 (corre agregado al expediente).

CONSIDERANDO:

- I. Que del informe técnico IN-0080-IE-2024 mencionado arriba y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. ANÁLISIS DEL ASUNTO

En la resolución RE-0043-IE-2024 del 3 de junio de 2024 la IE dispuso fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos correspondientes al mes de mayo de 2024.

La Intendencia identificó que el punto d. "Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo" del Por Tanto I, contiene una inconsistencia en el precio de los productos AV-Gas, Jet fuel A-1 y Jet Fuel A con respecto al precio de estos

mismos productos que se encuentran en el Considerando I apartado VI. “COMPARACIÓN DEL PRECIO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y GLP A GRANEL, EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CILINDROS DE 25 LIBRAS cuadro 23 “PRECIOS CONSUMIDOR EN ESTACION DE SERVICIO” y en el apartado VII. “CONCLUSIONES” punto 8, siendo el precio correcto para estos tres productos es el que se indica en los cuadros de los apartados mencionados del Considerando I.

Esto se debió a que, durante el proceso de transferencia de datos entre archivos de Excel, se produjo un traslape de información que ocurre por una discrepancia en la configuración de las celdas de origen y destino, lo que impidió la correcta migración de los datos.

Es importante aclarar que esto no se debió a un error de cálculo, ya que como se menciona anteriormente, en otros cuadros los precios de los productos AV-Gas, Jet fuel A-1 y Jet Fuel A se presentaron de manera correcta.

Producto de lo anterior, la resolución RE-0043-IE-2024 del 4 de junio de 2024, la cual estableció las tarifas, tuvo afectación en la siguiente sección:

- Por Tanto I:
 - Punto d “Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo”

La Ley General de la Administración Pública en el artículo 157 establece que [...] En cualquier tiempo podrá la Administración rectificar los errores materiales o de hecho y los aritméticos [...].

En virtud de lo anterior y para la transparencia y una mejor comprensión de los ajustes de precios definidos, se considera adecuado rectificar el punto d. “Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo” del Por Tanto I de la resolución RE-0043-IE-2024, según se detalla a continuación:

[...]

**POR TANTO
LA INTENDENCIA DE ENERGÍA
RESUELVE:**

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

[...]

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

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

Producto	Precio sin IVA/ transporte	IVA por transporte⁽³⁾	Precio con IVA/transporte ⁽⁴⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	735,50	1,66	737,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	720,80	1,66	722,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	609,41	1,66	611,00
Keroseno ⁽¹⁾	550,31	1,66	552,00
Av-Gas ⁽²⁾	938,67	-	939,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	600,96	-	601,00
Jet fuel A ⁽²⁾	623,40	-	623,00

⁽¹⁾ El precio final contempla un margen de comercialización de ¢56,6810/litro y flete promedio de 12,773/litro, el IVA por transporte se muestra en la columna por separado, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 y RE-0124-IE-2020, (ET-012-2021 y ET-026-2020). respectivamente.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ¢17,265/litro, establecido mediante resolución RE-0124-IE-2020 (ET-026-2020).

⁽³⁾ Corresponde al 13% de IVA sobre el flete promedio.

⁽⁴⁾ Redondeado al colón más próximo.

[...]

- II. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerando precedentes, y en el mérito de los autos, lo procedente es rectificar únicamente las tarifas fijadas para los productos AV-Gas, Jet fuel A-1 y Jet Fuel A del punto d. "Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo" del Por Tanto I de la resolución RE-0043-IE-2024 del 3 de junio de 2024, tal y como se dispone:

**POR TANTO
LA INTENDENCIA DE ENERGÍA
RESUELVE:**

- I. Rectificar únicamente las tarifas fijadas para los productos AV-Gas, Jet fuel A-1 y Jet Fuel A del punto d. "Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo" del Por Tanto I de la resolución RE-0043-IE-2024 del 3 de junio de 2024, según el siguiente detalle:

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

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

Producto	Precio sin IVA/ transporte	IVA por transporte⁽³⁾	Precio con IVA/transporte ⁽⁴⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	735,50	1,66	737,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	720,80	1,66	722,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	609,41	1,66	611,00
Keroseno ⁽¹⁾	550,31	1,66	552,00
Av-Gas ⁽²⁾	938,67	-	939,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	600,96	-	601,00
Jet fuel A ⁽²⁾	623,40	-	623,00

⁽¹⁾ El precio final contempla un margen de comercialización de ₡56,6810/litro y flete promedio de 12,773/litro, el IVA por transporte se muestra en la columna por separado, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 y RE-0124-IE-2020, (ET-012-2021 y ET-026-2020). respectivamente.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ₡17,265/litro, establecido mediante resolución RE-0124-IE-2020 (ET-026-2020).

⁽³⁾ Corresponde al 13% de IVA sobre el flete promedio.

⁽⁴⁾ Redondeado al colón más próximo.

- II. Mantener incólume el resto de la resolución RE-0043-IE-2024 del 3 de junio de 2024.
- III. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de la 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. Los recursos ordinarios podrán presentarse ante la Intendencia de Energía, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

De acuerdo con el artículo 346 de la LGPA, 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 Quiros, Intendente.—1 vez.—(IN2024870933).

RE-0043-IE-2024

SAN JOSÉ, A LAS 15:30 HORAS DEL 3 DE JUNIO DE 2024

ESTUDIO TARIFARIO DE OFICIO PARA EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTE AL MES DE MAYO DE 2024 QUE PRESTA LA REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A. (RECOPE) DE CONFORMIDAD CON LA METODOLOGÍA TARIFARIA RE-0024-JD-2022.

ET-037-2024

RESULTANDO:

- I. Que el 30 de julio de 1981, mediante la Ley 6588, se establece que 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 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 7 de setiembre del 2007, mediante la resolución RRG-7205-2007 publicada en La Gaceta 181 del 20 de setiembre de 2007, se dictó el *“Lineamiento respecto del procedimiento a seguir en fijaciones extraordinarias de tarifas de servicios públicos”*.
- IV. Que el 12 de enero de 2016, mediante el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE, se oficializó y declaró de interés público la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker, asfalto y emulsión asfáltica.
- V. Que el 19 de febrero de 2018, las empresas envasadoras Tomza de Costa Rica S.A., Envasadora Súper Gas GLP S.A. y 3-101-622925 S.A. solicitaron, mediante oficio sin número, que se realicen ajustes mensuales incorporando la composición del GLP (folios 3013 a 3020 del expediente ET-081-2017).
- VI. Que el 4 de diciembre de 2018, se publicó la Ley 9635 *Ley del Impuesto sobre el Valor Agregado* en el Alcance Digital 202 a La Gaceta 225.
- VII. Que el 11 de junio de 2019, en el Alcance Digital 129 a La Gaceta 108, se publicó el Decreto 41779-H *Reglamento de la Ley del Impuesto sobre el Valor Agregado*.

- VIII.** Que el 10 de julio de 2019, la IE mediante la resolución RE-0048-IE-2019, publicada en el Alcance Digital 165 a La Gaceta 135 del 18 de julio de 2019, aprobó entre otras cosas el margen de operación de Recope, los otros ingresos prorrateados y la rentabilidad sobre base tarifaria en colones por litro para cada producto para el 2019 (ET-024-2019).
- IX.** Que el 20 de mayo de 2020, mediante el Decreto Ejecutivo 42352- MINAE, publicado en el alcance 122 a la Gaceta 118 del 22 de mayo de 2020, se reformó la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, bunker, asfalto y emulsión asfáltica, definida en el Decreto 39437-MINAE.
- X.** Que el 3 de enero de 2022, mediante la Ley 10110, publicada en el Alcance 1 a La Gaceta 2 del 6 de enero de 2022, la Asamblea Legislativa reformó el artículo 1 de la Ley 8114 de Simplificación y eficiencia tributaria del 4 de julio del 2001, fijando de esta manera el impuesto único al gas licuado de petróleo (GLP) en ¢24 colones por litro, el cual estará vigente por los siguientes 6 años contados a partir de la vigencia de la mencionada ley.
- XI.** Que el 20 de abril de 2022, la IE, remitió oficio OF-0123-IE-2022 (OT-837-2018), sobre la logística para el envío de la información regulatoria requerida por medio de las resoluciones RE-0070-IE-2020, RE-0093-IE-2020 y las resoluciones que la sustituyan o complementen en temas de mercado. (corre agregado al expediente).
- XII.** Que el 5 de mayo de 2022, se publicó y entró en vigor la resolución RE-0024-JD-2022, publicada en el Alcance 87 a La Gaceta 82, donde se resolvió por parte de Junta Directiva la *“Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final”* del 26 de abril de 2022.
- XIII.** Que el 3 de junio de 2022, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), emitió el Decreto Ejecutivo 43576-MINAE denominado *“Modificación al Decreto Ejecutivo N°39437-MINAE del 12 de enero del 2016 denominado Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker, asfalto y emulsión asfáltica”*, publicado en el Alcance 115 a la Gaceta 106 del 8 de junio del 2022.
- XIV.** Que el 15 de junio de 2022, mediante la resolución RE-0036-IE-2022 publicada en el Alcance 121 a la Gaceta 112 del 16 de junio de 2022, la Intendencia de Energía emite el estudio ordinario de oficio para la aplicación por primera vez de la *“metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final”* de conformidad con lo dispuesto en la resolución RE-0024-JD-2022 (ET-041-2022).

- XV.** Que el 22 de junio de 2022, mediante la resolución RE-0038-IE-2022 publicada en el Alcance 129 a la Gaceta 119 del 27 de junio de 2022, la Intendencia de Energía resuelve el recurso de revocatoria interpuesto por Recope contra la resolución RE-0036-IE-2022 del 15 de junio de 2022, acogiendo parcialmente los argumentos expuestos.
- XVI.** Que el 2 de noviembre de 2022, mediante la resolución RE-0078-IE-2022, publicada en el alcance 234 a la Gaceta 210 del 3 de noviembre de 2022, la IE resuelve incluir dentro del pliego tarifario de Recope el Búnker Térmico ICE 2 (ET-068-2022).
- XVII.** Que el 22 de diciembre mediante el oficio OF-1103-IE-2022 se solicitó criterio al Centro de Desarrollo de la Regulación sobre el tipo de cambio utilizado.
- XVIII.** Que el 18 de enero de 2023, mediante el oficio OF-0007-CDR-2023, el CDR da respuesta a la consulta realizada mediante el OF-1103-IE-2022.
- XIX.** Que el 30 de enero de 2023 la IE, remite a la Junta Directiva de Aresep el oficio OF-0096-IE-2023, solicitando criterio sobre tipo de cambio utilizado
- XX.** Que el 8 de febrero de 2023, mediante oficio OF-0128-IE-2023, la IE remite a la Junta Directiva información complementaria al oficio OF-0096-IE-2023 sobre los recursos de revocatoria interpuestos por Recope a las resoluciones relacionadas con la RE-0024-JD-2022.
- XXI.** Que el 21 de febrero de 2023, en la sesión ordinaria 15-2023, mediante el acuerdo 10-15-2023 la Junta Directiva resolvió remitir los oficios OF-0096-IE-2023 y OF-0128-IE-2023 al señor Marlon Yong asesor técnico económico de la Junta Directiva, para que en conjunto con el CDR analicen y recomienden acerca de la solicitud de aclaración presentada por la IE.
- XXII.** Que el 23 de febrero de 2023, mediante oficio OF-0137-SJD-2023 se remite al asesor de Junta Directiva y al CDR el acuerdo 10-15-2023 para su atención.
- XXIII.** Que el 24 de febrero de 2023 en el Alcance 31 a la Gaceta 35, se publica la resolución RE-0025-JD-2023 “*Modificación parcial de la metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final*”
- XXIV.** Que el 7 de marzo de 2023 mediante los oficios OF-0083-CDR-2023 y OF-0276-RG 2023, el Centro de Desarrollo de la Regulación y la Asesoría Técnica Económica de la Junta Directiva, dan por cumplido el acuerdo de Junta 10-15-2023, del acta de la sesión ordinaria 15-2023 del 21 de febrero de 2023.

- XXV.** Que el 9 de marzo de 2023 mediante oficio OF-0329-IE-2023 (OT-837-2018), la IE, remite oficio de modificación de lo dispuesto en el oficio OF-0123-IE-2022, sobre la logística para el envío de la información regulatoria requerida por medio de la resolución RE-0054-IE-2022 y las resoluciones que la sustituyan o complementen en temas de mercado para la tramitación de los estudios tarifarios de oficio. (corre agregado al expediente).
- XXVI.** Que el 17 de marzo de 2023 mediante el oficio OF-0194-SJD-2023, la Junta Directiva da respuesta al oficio OF-0096-IE-2023.
- XXVII.** Que el 7 de agosto de 2023, mediante resolución RE-0097-IE-2023, la IE resolvió el estudio tarifario de oficio para el ajuste ordinario de flete de producto oscuro (Asfalto, Búnker, Emulsiones y Gasoleo) publicada en el Alcance N° 155 a la Gaceta N° 148 del 16 de agosto de 2023.
- XXVIII.** Que el 3 noviembre de 2023, mediante la resolución RE-0132-IE-2023, la IE actualizó el impuesto único de los combustibles, según el Decreto Ejecutivo 44239-H del 18 de octubre de 2023 y publicado en la Gaceta 201 del 31 de octubre de 2023.
- XXIX.** Que el 29 de noviembre de 2023, en el Alcance 236 a la Gaceta 222, por medio de la resolución RE-0623-RG-2023 del 22 de noviembre de 2023, se publicaron los cánones 2024.
- XXX.** Que el 13 diciembre de 2023, mediante la resolución RE-0158-IE-2023, la IE actualizó el ajuste del margen de comercialización del embasador de gas licuado de petróleo (GLP), según el Decreto Ejecutivo 44239-H del 18 de octubre de 2023 y publicado en la Gaceta 201 del 31 de octubre de 2023.
- XXXI.** Que el 16 enero de 2024, mediante la resolución RE-0005-IE-2024 del ET-096-2023, publicada en el Alcance N°11 a la Gaceta N° 13 del 24 de enero de 2024, la IE resolvió incluir en el pliego tarifario el producto Jet Fuel A. (Folios 66 al 94)
- XXXII.** Que el 28 febrero de 2024, mediante la resolución RE-0020-IE-2024 (ET-009-2024), la IE actualizó el margen de Distribuidores y Comercializadores de los cilindros en diferentes especificaciones de gas licuado de petróleo (GLP), según en la resolución RRG-8794-2008 del 2 de setiembre de 2008 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley N.º 7593 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y publicada el 05 de marzo mediante alcance N° 46 a la Gaceta N° 42. (folio 93).
- XXXIII.** Que el 4 marzo de 2024, mediante la resolución RE-0022-IE-2024, la IE actualizó el impuesto único a los combustibles, según Decreto Ejecutivo 44387-H del 24 de enero de 2024, publicado en el Alcance 44 de la Gaceta 40 del 01 de marzo. (folio 28 del ET-018-2024).

- XXXIV.** Que el 5 abril de 2024, mediante la resolución RE-0034-IE-2024 (ET-021-2024), la IE realizó la Liquidación Extraordinaria y el Diferencial de Precios, según lo indica la Metodología vigente, la misma fue publicada en el Alcance 71 de la Gaceta 64 del 11 de abril. (folios del 248 al 348)
- XXXV.** Que el 10 de mayo de 2024, Recope, mediante oficio P-0231-2024 presentó información para que la Aresep aplique la metodología tarifaria y realice de oficio la fijación de precios de los combustibles, correspondiente al mes de mayo.
- XXXVI.** Que el 10 de mayo de 2024, Recope carga en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la información del anexo A1_ Informe de compras la primera versión (corre agregado al expediente).
- XXXVII.** Que el 13 de mayo de 2024, la IE, remite auto de prevención AP-0019-IE-2024 (corre agregado al expediente).
- XXXVIII.** Que el 16 de mayo de 2024, Recope da respuesta al AP-0019-IE-2024 mediante oficio P-0244-2024(corre agregado al expediente).
- XXXIX.** Que el 20 de mayo de 2024, la IE dictó la resolución RE-0041-IE-2024 (ET-020-2024) sobre la solicitud tarifaria ordinaria de Recope para la inclusión del Asfalto PG-64-22 en el pliego tarifario, de conformidad con lo establecido en la metodología RE-0024-JD-2022. (folios 78 al 103)
- XL.** Que el 21 de mayo de 2024, la IE, remitió oficio OF-0435-IE-2024 solicitando la actualización del Informe de Compras A1 en SIR. (folio 154).
- XLI.** Que el 21 de mayo de 2024, Recope carga en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la información del anexo A1_ Informe de compras versión 3 (folio 154).
- XLII.** Que el 22 de mayo de 2024, mediante el oficio P-0254-2024, Recope dio respuesta al oficio OF-0435-IE-2024.
- XLIII.** Que el 22 de mayo de 2024, la IE emitió el informe inicial IN-0074-IE-2024, sobre el estudio tarifario de oficio para el ajuste extraordinario del precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos correspondiente al mes de mayo de 2024, para ser sometido al proceso de consulta pública (folios del 81 al 153).
- XLIV.** Que el 22 de mayo de 2024, mediante el oficio OF-0444-IE-2024, la IE solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), realizar la convocatoria a consulta pública de la aplicación tarifaria de oficio para el ajuste extraordinario del precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos correspondiente al mes de mayo de 2024, que presta Recope (folios del 3 al 7).

- XLV.** Que el 23 de mayo de 2024, mediante el memorando ME-0950-DGAU-2024, se solicitó la publicación en los diarios nacionales y mediante el memorando ME-0951-DGAU-2024, se solicitó la publicación en La Gaceta, de la convocatoria a la consulta pública (folios 155 y 157).
- XLVI.** Que el 30 de mayo de 2024, Recope carga en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la información del anexo A1_ Informe de compras la versión 4 (corre agregado al expediente).
- XLVII.** Que el 30 de mayo de 2024, mediante el informe IN-0321-DGAU-2024, la DGAU remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que, vencido el plazo establecido en la convocatoria a consulta pública, no se recibió ninguna oposición. (folio 163).
- XLVIII.** Que el 3 de junio de 2024, mediante el informe técnico IN-0078-IE-2024, la IE analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, entre otras cosas, fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos (corre agregado al expediente).

CONSIDERANDO:

- I.** Que del informe técnico IN-0078-IE-2024 mencionado arriba y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. SUSTENTO JURÍDICO

De conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Constitución Política y en el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, los actos de esta Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), como ente público, se rigen por el principio de legalidad.

En este sentido, el artículo 3, inciso a) de la Ley 7593, se entiende por servicio público [...] el que por su importancia para el desarrollo sostenible del país sea calificado como tal por la asamblea legislativa, con el fin de sujetarlo a las regulaciones de esta ley [...].

Entre las funciones primordiales de la Aresep está la de velar por el cumplimiento de los requisitos de calidad, cantidad, continuidad, oportunidad y confiabilidad necesarios para la prestación óptima de tales servicios y la de fijar las tarifas de los servicios públicos que establece el numeral 5 de la Ley 7593:

[...] En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:

[...]

d) Suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, dentro de los que se incluyen: 1) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados a abastecer la demanda nacional en planteles de distribución y 2) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados al consumidor final. La Autoridad Reguladora deberá fijar las tarifas del transporte que se emplea para el abastecimiento nacional. [...]

De lo anterior, se desprende que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra el suministro de combustibles derivados de hidrocarburos. En ese sentido, la Procuraduría General de la República ha señalado:

[...] De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, dicha Entidad es la competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos que enumera la Ley. Dicha potestad tiene como objetivo principal lograr precios que reflejen los costos reales del servicio, no falseen la competencia ni sean excesivos o injustos para el usuario; de ahí la importancia de que la fijación tarifaria sea realizada por un organismo independiente, que decida a partir de estudios y criterios técnicos que reflejen los costos reales del servicio, pero que al mismo tiempo sean equitativos. [...]

[...] La potestad tarifaria es un poder-deber, "lo que sin duda implica que la institución que tiene una determinada potestad en materia de su competencia no sólo puede, sino que debe ejercerla" (Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, resolución 6326-2000 de las 18 hrs. del 19 de julio de 2000). Y está comprendida dentro de esa potestad el definir, conforme el ordenamiento, cuáles son los elementos que deben ser considerados para dar debido cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 3, 25, 29 y 31 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. De modo que a partir de la potestad atribuida por el legislador y conforme las metodologías que

reglamentariamente se haya establecido, le corresponde fijar las tarifas. Lo cual implica la emisión de los actos administrativos que, ejercitando la potestad reguladora, determinen cuál es la tarifa que los usuarios deben pagar por un servicio público determinado. Una tarifa que debe tomar en consideración los costos necesarios, una retribución competitiva y garantizar la inversión necesaria para que el servicio pueda continuar siendo prestado en condiciones de calidad, confiabilidad, continuidad y eficiencia. Ergo, el acto tarifario expresará los elementos que, conforme el ordenamiento y la técnica, determinan cuál es la remuneración correspondiente al servicio público de que se trata”.[...] (Dictamen C-329-2011 de 22 de diciembre de 2011).

En la misma línea, el artículo 6 incisos a) y d) de la Ley N 7593 establecen, que le corresponde a la Aresep la obligación de [...] a) regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de los servicios públicos para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos y gastos efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida, [...] d) fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos. [...]

Por su parte el artículo 29 de la Ley 7593 y sus reformas establece:

*[...] ARTICULO 29.- Trámites de tarifas, precios y tasas
La Autoridad Reguladora formulará las definiciones, los requisitos y las condiciones a que se someterán los trámites de tarifas, precios y tasas de los servicios públicos. [...]*

Asimismo, el artículo 30 del mismo cuerpo normativo señala:

*[...] Los prestadores de servicios públicos, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, podrán presentar solicitudes de fijación o cambios de tarifas. La Autoridad Reguladora estará obligada a : "recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan los requisitos formales que el Reglamento establezca. Esta Autoridad podrá modificar, aprobar o rechazar esas peticiones. De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones de tarifas serán de carácter ordinario o extraordinario.
(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 41 aparte f) de la Ley N° 8660 del 8 de agosto de 2008)*

De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones tarifarias serán de carácter ordinario o extraordinario. Serán de carácter ordinario aquellas que contemplen factores de costo e inversión, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del artículo 3, de esta ley. Los prestadores deberán presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario. La Autoridad Reguladora podrá realizar de oficio, modificaciones ordinarias y deberá otorgarles la respectiva audiencia según lo manda la ley.

*Serán fijaciones extraordinarias aquellas que consideren variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste. La Autoridad Reguladora realizará, de oficio, esas fijaciones.
(Así reformado por el artículo 41 aparte a) de la Ley N° 8660 del 8 de agosto de 2008) [...]*

El artículo 31 de la Ley 7593 establece que para fijar tarifas se deben tomar en cuenta las estructuras productivas modelo o la situación particular de cada empresa.

Bajo esa misma inteligencia, el artículo 15 del Decreto 29732 MP, que es el Reglamento a la Ley 7593, dispone que, para fijar tarifas, la Aresep utilizará modelos, los cuales deben ser aprobados de acuerdo con la ley. Al respecto, el artículo 15 indica lo siguiente:

[...] Artículo 15.-Uso de modelos para fijar precios, tarifas y tasas.

*Para fijar los precios, tarifas y tasas, la ARESEP utilizará modelos que consideren, como un todo, a la industria de que se trate. Esos modelos serán aprobados por la ARESEP de acuerdo con la ley.
[...]*

El artículo 6 inciso 16 del Reglamento Interno de Organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF) indica que corresponde a la Junta Directiva de Aresep:

[...] Aprobar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos sectores regulados bajo su competencia. [...]

Lo anterior es consistente con lo establecido en el RIOF, en cuanto al ejercicio de la competencia de fijación de precios y tarifas de los servicios públicos, que dispone en su artículo 17 inciso 1, que es función de la Intendencia de Energía fijar tarifas aplicando modelos vigentes aprobados por la Junta Directiva.

Finalmente, el artículo 43 del Reglamento a la Ley 7593, citado, establece:

Artículo 43.-Dictado de resoluciones de carácter tarifario.

Las resoluciones relativas a fijaciones ordinarias de precios, tarifas y tasas deberán dictarse dentro del plazo que ordena la ley y las extraordinarias, dentro de los quince () días naturales siguientes a la iniciación del trámite de estas fijaciones. (*) (Así reformado por el artículo 207 del decreto ejecutivo N° 35148 del 24 de febrero de 2009)*

En el caso de las fijaciones ordinarias, dichas resoluciones deberán referirse a todas las cuestiones atinentes al objeto de la audiencia correspondiente, a lo debatido en ella y a los elementos de juicio tomados en cuenta para dictarlas.

En este contexto, la Junta Directiva, mediante la resolución RE-0024-JD-2022, dictada a las 10:45 horas del 26 de abril de 2022 y publicada en el Alcance No.87 a la Gaceta No. 82 del 5 de mayo de 2022, aprobó la “Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final”, siendo este el instrumento tarifario vigente al día de hoy y su modificación parcial mediante la resolución RE-0025-JD-2023 “Modificación parcial de la metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final” publicada en el Alcance N° 31 a La Gaceta N° 35 del 24 de febrero de 2023.

Es importante advertir que la información aportada por Recope es el insumo principal para la tramitación de sus estudios tarifarios, tanto ordinarios como extraordinarios, sean estos de oficio o a solicitud de parte.

Por otro lado, sobre la procedencia de iniciar de oficio la presente fijación tarifaria, cabe indicar que el artículo 30 de la Ley 7593, ya citado, como el artículo 284 de la Ley 6227, establecen las formas de inicio de los procedimientos administrativos, que pueden iniciarse ya sea a solicitud de parte, o bien, de oficio, cuando lo exija la ley expresamente o cuando el interés público así lo requiera.

Al respecto, el artículo 284 de la Ley 6227 establece que:

[...] Artículo 284.- El procedimiento podrá iniciarse de oficio o a instancia de parte, o sólo a instancia de parte cuando así expresa o inequívocamente lo disponga la ley. [...]

Sobre este tema, mediante la Opinión Jurídica OJ-103-2001 del 24 de julio de 2001, la Procuraduría General de la República (PGR) realizó un análisis del artículo 30 de la Ley 7593 y del 284 de la LGAP. Al efecto, en lo que interesa, indicó:

[...] Tanto el artículo 30 de la Ley 7593 como el artículo 284 de la LGAP, simplemente establecen las formas de inicio de los procedimientos administrativos, que pueden iniciarse ya sea a solicitud de parte, como derivación directa del derecho de petición consagrado en el artículo 27 de la Constitución Política o bien, de oficio, cuando lo exija la ley expresamente o cuando el interés público así lo requiera. No se trata, entonces, (...), de la consagración de una potestad discrecional. Por el contrario, el inicio de oficio de los procedimientos administrativos constituirá una potestad reglada en el tanto y en el cuanto exista disposición expresa de la ley en ese sentido o, como se indicó anteriormente, razones de interés público lo exijan. El interesado podría solicitar de la Autoridad que se haga la fijación ordinaria, pero esa gestión no es indispensable, puesto que la ARESEP puede realizar, de oficio, la fijación. [...]

En ese mismo sentido, la PGR, en el dictamen C-030-2022 de 24 de enero de 2022, indicó:

[...] Tanto en la Opinión Jurídica N. 103-2001 de cita como en el dictamen N. C-207-2001 de 26 de julio del mismo año, la Procuraduría ha sido clara en cuanto al deber de la ARESEP de realizar las fijaciones extraordinarias cuando se produzcan las condiciones que legalmente han sido establecidas para que proceda tal fijación. Se ha indicado que dicha modificación constituye manifestación de una potestad reglada, por lo que la Autoridad Reguladora carece de competencia para decidir si procede o no a realizar la fijación extraordinaria. En ese sentido, se ha indicado que la Autoridad deviene obligada, en razón del último párrafo del artículo 30 de mérito, a realizar las fijaciones extraordinarias de tarifas cuando se presenten los supuestos establecidos por el legislador, sea:

- Cuando se produzcan variaciones en el entorno económico por caso fortuito o fuerza mayor, y*
- Cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste*

"Ahora bien, ante la existencia comprobada de alguna de las causales señaladas anteriormente, la Administración debe proceder a realizar de oficio la fijación tarifaria respectiva, lo que

se deriva de la simple lectura de la frase final del párrafo 3 del artículo 30 que indica que la Autoridad Reguladora "realizará de oficio" esas fijaciones. Se trata, pues, de una potestad reglada de la Administración y no de una facultad-poder de ejercicio discrecional, como afirma la Autoridad Reguladora.

Existe una clara diferencia en la redacción del tercer párrafo del artículo 30 en relación con el segundo párrafo de dicho artículo. En efecto, si para las fijaciones ordinarias se dispuso que "La Autoridad Reguladora podrá realizar de oficio, modificaciones ordinarias y deberá otorgarles la respectiva audiencia según lo manda la ley", en lo que concierne a las fijaciones extraordinarias, la disposición es categórica: "La Autoridad Reguladora realizará, de oficio, esas fijaciones". En este último caso, la Administración no ostenta posibilidad alguna de elección entre una pluralidad de opciones igualmente válidas. Al contrario, una vez verificada la existencia de la causal establecida en la ley debe la Administración proceder conforme a Derecho, o sea, proceder a realizar la fijación respectiva. La decisión de ejercicio de la potestad es obligatoria y su contenido no puede ser libremente determinado por la Autoridad: éste no puede ser otro que la revisión de las tarifas existentes, es decir la fijación extraordinaria. No existe posibilidad de valoración entre supuestos igualmente válidos, como es el caso de la potestad discrecional. Por lo que la Autoridad Reguladora debe limitarse a comprobar que el motivo que determina la fijación extraordinaria ha tenido lugar. [...]

Se concluye de todo lo anterior, que le corresponde a la Intendencia de Energía tramitar los estudios de fijaciones extraordinarias de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 7593 en concordancia con el artículo 43 del Reglamento a la Ley 7593, lo establecido en la metodología aprobada mediante la resolución RE-0024-JD-2022, citada. Asimismo, se puede concluir que el presente estudio tarifario, puede iniciarse de oficio, de conformidad con lo preceptuado en el párrafo 3 del artículo 30 de la ley 7593.

III. INCLUSIÓN DEL PRODUCTO ASFALTO PG 64-22

En la resolución RE-0041-IE-2024 (ET-020-2024) del 20 de mayo del 2024, publicada mediante Alcance 101 a la Gaceta 97 del 30 de mayo de 2024, esta Intendencia resolvió incluir dentro el pliego tarifario de Recope, el Asfalto PG-64-22, en los siguientes términos:

En la metodología tarifaria ordinaria -RE-0024-JD-2022- para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final, establece en el apartado 5.10 para la inclusión de nuevos productos, lo siguiente:

“[...] En el caso de que Recope requiera que la Autoridad Reguladora establezca la tarifa a un nuevo combustible derivado de hidrocarburos, deberá presentar en un estudio ordinario al menos la siguiente información:

- a. Justificar la necesidad de compra del nuevo producto.*
- b. Presentar una propuesta de costo de adquisición estimado con las fuentes de información y detalle pormenorizado de cómo se realizó esta estimación.*
- c. Presentar una estimación de la demanda del producto y detalle de cómo se realizó esta estimación.*
- d. Los datos de costos e ingresos asociados al nuevo producto y los efectos sobre las demás variables expresadas en la ecuación para la obtención de los nuevos precios en terminal o al consumidor final, según corresponda.*
- e. Enunciar las características y especificaciones técnicas (nombre del producto, las referencias a utilizar y la normativa técnica vigente en calidad que le aplica).*

*Esta información podrá ser presentada en una solicitud de fijación tarifaria ordinaria específica para la inclusión del nuevo producto, o como parte de cualquier estudio ordinario de precios, será revisada y validada por la IE (o el órgano de la Aresep que la Junta Directiva llegue a designar como responsable del proceso de fijación tarifaria de este servicio), **para aprobación del precio del nuevo producto, el cual será revisado y ajustado una vez que se cuente con la información de compra respectiva (datos de compra requeridos) en una fijación extraordinaria, de modo que exclusivamente en la primera fijación se determinarán todos los componentes del nuevo precio y posteriormente se ajustarán con los procesos ordinarios y extraordinarios correspondientes según lo indicado en la metodología.** (el resaltado no es del original).*

Siempre y cuando el combustible nuevo se derive de una mezcla de productos que ya están dentro del pliego tarifario y no haya transcurrido más de 12 meses desde la resolución de una fijación tarifaria ordinaria Recope podrá solicitar una fijación tarifaria ordinaria exclusivamente para la inclusión de ese nuevo producto, manteniendo el margen de operación y la rentabilidad sobre la base tarifaria de los combustibles que mezclados le dan origen al nuevo producto. [...]”

Además, en su apartado 3.1 3.1. Actualización del costo de adquisición de los combustibles, se indica:

“[...] Por medio de fijaciones extraordinarias se modificará el costo de adquisición de los combustibles en colones por unidad física ya sea litro o kilogramo. La fuente de información para la determinación del costo de adquisición es un informe de compras de combustible, cuyos alcances serán definidos por órgano competente de aplicar la metodología.

Se debe contar con información para todos los embarques cuya fecha de Bill of Lading (BL) o documento de envío, se encuentre entre la fecha de corte del estudio anterior y la fecha de corte del estudio a realizar. Es decir, desde el segundo viernes del mes anterior al trámite del estudio tarifario extraordinario, hasta el jueves inmediato anterior al segundo viernes del mes de la fijación tarifaria.

En el caso en que, entre la fecha de corte del estudio anterior y la fecha de corte del estudio a realizar, no se cuente con información de ningún embarque, se mantendrá la información utilizada en el estudio tarifario extraordinario que se encuentre vigente [...]”. (el resaltado no es del original).

Así las cosas, considerando que el nuevo producto Asfalto PG-64-22 no presenta embarques de compras asociados durante el periodo de análisis que comprende este estudio tarifario, se procede a seguir lo indicado en la metodología tarifaria vigente (RE-0024-JD-2022) y sus reformas. Para esta oportunidad se tomará el costo de adquisición resuelto en la fijación tarifaria de carácter ordinario, dictada mediante la resolución RE-0041-IE-2024 (ET-020-IE-2024) del 20 de mayo del 2024.

A continuación, se explican los procedimientos, criterios y fuentes de información para el cálculo de cada una de las variables involucradas en la propuesta tarifaria:

- **Costo de adquisición del litro de combustible**

Para este ejercicio se tomó las variables definidas en la última resolución vigente, en este caso corresponde a la resolución RE-0041-IE-2024 (ET-020-IE-2024) del 20 de mayo del 2024, tal y como se muestra enseguida:

Tabla N°1
Definición del costo de adquisición del Asfalto PG 64-22

Variables	Datos	Unidad de Medida
Diferencial por ajuste	-3,23	Dólares por barril
Tipo de cambio vigente RE-0040-IE-2024	503,97	Colones por dólar
COAit vigente RE-0040-IE-2024	260,23	Colones por litro
Diferencial por ajuste por aplicar	- 10,24	Colones por litro
COAit propuesto	249,99	Colones por litro

Fuente: Intendencia de Energía, resolución RE-0040-IE-2024.

Posteriormente, con el dato de -3,23 (\$/bbl) se pasa a colones por litro, para esto se utiliza el tipo de cambio de la resolución RE-0040-IE-2024 y la conversión de 158,987 litros por barril. Al aplicar dicho calculo se obtiene el diferencial -10,24 colones por litro.

Finalmente, se toma el COAit vigente, establecido en la resolución RE-0040-IE-2024, el cual, corresponde a 260,23 colones por litro y se le resta el monto de -10,24 colones por litro, dando así un COAit propuesto de 249,99 colones por litro.

- **Margen de operación, rendimiento sobre base tarifaria y otras variables**

Tal y como lo indica el punto 5.10 de la metodología, para la aplicación de la ecuación 4 de la metodología RE-0024-JD-2022 para la determinación del precio del Asfalto PG-64-22 en terminal de venta sin impuesto, se mantiene la determinación del margen de operación calculado para el Asfalto AC en la última fijación ordinaria RE-0028-IE-2023 (ET-090-2022), por otra parte, el rendimiento sobre la base tarifaria se extrae de la resolución RE-0036-IE-2022 (ET-041-2022).

En la misma línea, dado que el Asfalto PG-64-22 es un combustible sustituto en su totalidad del Asfalto AC, se considera adecuado utilizar la misma estructura de costos ya determinada dentro del pliego tarifario del último estudio de precios que se encuentra vigente, en este caso establecido por medio de la resolución RE-0040-IE-2024 del 03 de mayo de 2024. Así las cosas, se mantendría la determinación de los ajustes, subsidios, estimación de ventas, diferencial de precios (rezago tarifario), canon de regulación y demás variables, calculadas para el Asfalto AC en la resolución RE-0040-IE-2024.

Para el caso del impuesto único se aplica lo correspondiente al tipo de combustible Asfalto que se determine según la Ley N°8114 y el Decreto 44433 -H con la actualización de los montos, vigente al momento de la publicación. Dicho impuesto podría variar según ajustes establecidos por el Poder Ejecutivo.

Por su parte, el canon de regulación utilizado es el publicado en el Alcance 236 Gaceta 222 del 29 de noviembre de 2023, por medio de la resolución RE-0623-RG-2023 del 22 de noviembre de 2023, se publicaron los cánones 2024.

IV. ANÁLISIS TARIFARIO

De conformidad con la metodología vigente y aplicable al presente asunto, la RE-0024-JD-2022 y su reforma, el cálculo del precio de cada uno de los combustibles se debe realizar con fecha de corte al segundo viernes de cada mes -10 de mayo de 2024 en este caso- con base en las siguientes variables y criterios de cálculo:

1. Cálculo del costo de adquisición de los combustibles ($COA_{i,t}$)

En lo que respecta al cálculo del costo de adquisición de los combustibles, se utilizaron las facturas reportadas por Recope, de acuerdo con lo instruido en la resolución RE-0054-IE-2022. Se empleó el último informe de compras "A1_ Informe de compras v4" disponible en el Sistema de información Regulatoria (SIR) actualizado el 30 de mayo.

Además, se tomó la información aportada en el oficio, P-0231-2024 del 10 de mayo de 2024, el cual contempla información de los embarques existentes entre el 14 de abril de 2024 al 6 de mayo de 2024 y el oficio P-0244-2024 del 16 de mayo del 2024. Este informe de compras se contempla en los archivos incluidos en el anexo 7 a este informe. Estos montos contemplan las primas o descuentos, el flete de transporte internacional, seguro de transporte internacional, el margen de comercialización del proveedor (trader) y costo portuario.

Es importante advertir que la información aportada por Recope es el insumo principal para el cálculo del costo de adquisición de los combustibles ($COA_{i,t}$) en el presente estudio tarifario.

A continuación, se presenta un extracto de los datos de compra utilizados para el cálculo del costo de adquisición y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado "Cuadros.xlsx", en la hoja "Facturas". Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado "2. Determinación del COA.xlsm":

Cuadro 1.
Facturas de los productos comprados por Recope
(Costo CIF y portuario en \$, y Costo total en colones)

Fecha de BL	PROVEEDOR	Producto	Litros	Costos CIF	Costo Portuario	Costo total Colones
14/4/2024	Gunvor S.A.	Asfalto	6 728 995	3 520 248	21 513	1 804 906 208
16/4/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	35 121 966	24 148 862	21 031	12 317 146 631
16/4/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A-1	13 355 663	9 745 839	7 997	4 970 623 057
18/4/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	6 588 669	1 817 810	4 466	928 644 697
24/4/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	39 707 162	26 235 454	22 987	13 381 485 302
24/4/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Gasolina RON 95	50 078 385	34 488 349	29 928	17 590 755 643
24/4/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A-1	8 465 481	5 809 367	4 901	2 962 991 668
24/4/2024	Puma Energy	Av-Gas	136 449	173 900	0	88 620 820
27/4/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	11 277 962	3 068 137	8 763	1 568 009 911
27/4/2024	Trafigura PTE Ltd	Bunker Térmico ICE 2	15 418 780	8 923 258	134 029	4 615 656 759
27/4/2024	Vitol Inc.	Bunker	7 953 042	4 223 961	3 229	2 154 205 253
6/5/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	6 638 946	1 647 529	4 466	841 868 379
7/5/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	38 411 212	24 271 154	24 108	12 381 035 307
7/5/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A-1	8 447 774	5 574 330	4 822	2 843 174 852

Fuente: Intendencia de Energía con datos del informe de compras de RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

Para obtener el monto en colones indicado en el cuadro anterior, se utilizó un tipo de cambio de ₡509,61 por dólar, el cual se obtuvo a partir del promedio simple del tipo de cambio de venta de los últimos 15 días naturales anteriores al segundo viernes de cada mes, para el Sector Público no Bancario, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), de conformidad con lo indicado en el oficio OF-0083-CDR-2023 del 7 de marzo de 2023.

Es importante aclarar que el periodo que se consideró para el cálculo del tipo de cambio abarca del 25 de abril de 2024 al 9 de mayo de 2024, utilizando de esta manera 10 registros.

Así, con base en estos datos de compra, se estima un costo de adquisición por litro ($COA_{i,t}$), el cual se calcula de modo simplificado dividiendo los montos en colones, entre la cantidad de litros correspondiente. A continuación, se presentan los resultados obtenidos por producto:

Cuadro 2.
Cálculo del costo de adquisición en colones

Producto	Costo total Colones	Litros	Costo de adquisición
Asfalto	1 804 906 208,12	6 728 995	268,23
Av-Gas	88 620 820,37	136 449	649,48
Bunker	2 154 205 252,51	7 953 042	270,87
Bunker Térmico ICE 2	4 615 656 759,38	15 418 780	299,35
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	38 079 667 240,24	113 240 340	336,27
Gasolina RON 95	17 590 755 643,20	50 078 385	351,26
Jet fuel A-1	10 776 789 576,28	30 268 918	356,03
LPG (70-30)	3 338 522 987,10	24 505 577	136,24

Fuente: Intendencia de Energía con datos del informe de compras de RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

De acuerdo con la información presentada en el cuadro anterior, se advierte la existencia de un conjunto de productos para los cuales no se reportaron compras en el último informe disponible. Para estos casos la metodología ha contemplado lo siguiente:

3.1 Actualización del costo de adquisición de los combustibles.

(...)

En el caso en que, entre la fecha de corte del estudio anterior y la fecha de corte del estudio a realizar, no se cuente con información de ningún embarque, se mantendrá la información utilizada en el estudio tarifario extraordinario que se encuentre vigente.

Así las cosas, los productos que no poseen compras reportadas en el último informe disponible, se procedió a mantener la información del costo de adquisición de los combustibles ($COA_{i,t}$) que se encuentra vigente calculado en la resolución RE-0040-IE-2024, tal y como lo indica el inciso de la metodología ya citado.

Es importante destacar que aquellos productos cuyo precio se obtiene a partir de una mezcla, se mantuvieron bajo esta misma determinación, tal es el caso del diésel pesado, keroseno, emulsión de rompimiento rápido, emulsión de rompimiento lento, búnker térmico, asfalto AC-10 y nafta pesada. Para el cálculo de los costos de se utiliza los siguientes porcentajes de mezcla:

- **Diésel Pesado:**
 $COA_{\text{Diésel Pesado},t} = 43,24\% * COA_{\text{Diésel},t} + 56,76\% * COA_{\text{Búnker 3\%S},t}$
- **Keroseno:**
 $COA_{\text{Keroseno},t} = 100\% * COA_{\text{Jet Fuel A1},t}$
- **Emulsión de Rompimiento Rápido:**
 $COA_{\text{Emulsion RR},t} = 65\% (86\% * COA_{\text{Asfalto AC30},t} + 14\% * COA_{\text{Búnker 3\%S},t})$
- **Emulsión de Rompimiento Lento:**
 $COA_{\text{Emulsion RL},t} = 65\% * COA_{\text{Asfalto AC30},t}$
- **Búnker térmico ICE:**
 $COA_{\text{búnker térmico},t} = 66,65\% * COA_{\text{Diésel},t} + 33,35\% * COA_{\text{Búnker 3\%S},t}$
- **Asfalto AC-10:**
 $COA_{\text{Asfalto AC 10},t} = 89\% * COA_{\text{Asfalto AC 30},t} + 11\% * COA_{\text{Búnker 3\%S},t}$
- **Nafta Pesada:**
 $COA_{\text{Nafta Pesada},t} = 50\% * COA_{\text{Gasolina RON 91},t} + 50\% * COA_{\text{Gasolina RON 95},t}$

A continuación, se muestra el costo de adquisición final por barril y por litro a utilizar en el estudio tarifario, en acato a lo dispuesto en la sección 9.2 inciso c), el cual como se indicó líneas arriba, para los productos con compras reportadas se tomará del cuadro 3 y para los productos sin compras se tomarán los datos vigentes y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado "Cuadros.xlsx", en la hoja "Facturas, costos, margen". Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado "2. Determinación del COA.xlsm":

Cuadro 3.

Determinación del Costo de Adquisición (COA) por producto (en \$/bbl y ¢/l)

Producto	Costo de adquisición por barril	Costo de adquisición por litro
Gasolina RON 95	55 846,48	351,26
Gasolina RON 91	54 447,65	342,47
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	53 463,03	336,27
Jet fuel A-1	56 604,91	356,03
Jet fuel A	60 172,23	378,47
LPG (70-30)	21 659,63	136,24
LPG (rico en propano)	39 822,45	250,48
Asfalto	42 644,79	268,23
Diésel marino	136 631,34	859,39
Bunker	43 064,11	270,87
IFO 380	82 689,47	520,10
Av-Gas	103 258,79	649,48
Gasolina RON 91 (pescadores)	54 447,65	342,47
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	53 463,03	336,27
Bunker Térmico ICE	46 532,15	292,68
Bunker Térmico ICE 2	47 593,22	299,35
Asfalto AC-10	42 690,92	268,52
Asfalto PG-64-22	39 745,36	249,99
Keroseno	56 604,91	356,03
Emulsión asfáltica lenta (RL)	27 719,11	174,35
Emulsión asfáltica rápida (RR)	27 757,27	174,59
Diésel pesado o gasóleo	47 560,60	299,15

Fuente: Intendencia de Energía con datos del informe de compras de RECOPE y datos vigentes.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

El costo de adquisición mostrado anteriormente fue el incurrido por Recope para ser considerado en este ejercicio tarifario, el cual, se ve afectado por los vaivenes del mercado internacional de los combustibles, donde resaltan los siguientes acontecimientos:

- Tras la escalada de tensiones entre Israel e Irán que disparó los precios del petróleo, la situación se apaciguó durante el período analizado, provocando una caída en los precios.
- Cabe destacar que las conversaciones sobre un posible alto al fuego entre Israel y Hamás contribuyeron a la disminución de los precios.
- Por otro lado, la decisión de la Reserva Federal de mantener las tasas de interés, con la advertencia de que las elevadas cifras de inflación podrían retrasar su reducción, generó expectativas de una menor demanda de petróleo, lo que también influyó en la baja de precios.
- Además, la Administración de Información Energética (EIA) informó un aumento de 7.3 millones de barriles en los inventarios de petróleo para la semana del 26 de abril.

2. Margen de operación (MO_{i,t})

En acatamiento a lo dispuesto en la sección 9.2 inciso a) de la Resolución RE-0024-JD-2022, después de realizar la exclusión de los rubros indicados, se obtienen los resultados que se muestran a continuación y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Facturas,costos, margen”. El margen se extrae del último estudio tarifario ordinario vigente resolución RE-0028-IE-2023 (ET-090-2022), por otra parte, el rendimiento sobre la base tarifaria se extrae de la resolución RE-0036-IE-2022 (ET-041-2022).

Cuadro 4.
Cálculo de componentes de margen de operación y rédito sobre base tarifaria

Producto	MO_{i,t}	RSBT_i
Gasolina RON 95	26,73	10,97
Gasolina RON 91	26,51	11,17
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	26,78	11,64
Diésel marino	26,78	11,64
Keroseno	25,11	10,27
Bunker	50,13	13,45
Bunker Térmico ICE	14,90	3,19
Bunker Térmico ICE 2	14,90	3,19
IFO 380	42,09	12,72
Asfalto	58,86	16,20
Diésel pesado o gasóleo	22,88	6,07
Emulsión asfáltica rápida (RR)	27,01	13,78
Emulsión asfáltica lenta (RL)	16,56	13,78
LPG (70-30)	21,96	10,56
LPG (rico en propano)	22,09	10,56
Av-gas	52,35	30,22
Jet fuel A-1	54,13	14,07
Jet fuel A	54,13	14,07
Nafta pesada	17,70	10,50

Fuente: Intendencia de Energía, resolución RE-0036-IE-2022 (ET-041-2022)

Con respecto al rendimiento sobre la base tarifaria, en el apartado 4.” Variables que se actualizan ordinaria y extraordinariamente” se indica lo siguiente:

4.2 Rendimiento sobre la base tarifaria de RE-0024-JD-2022 se presenta lo siguiente:

Con el fin de propiciar una mayor eficiencia y mayor flexibilidad en el proceso de fijación tarifaria en los precios de los combustibles, sin demérito del cumplimiento del principio de servicio al costo y el criterio

de equilibrio financiero estipulados en la Ley 7593, el monto correspondiente al Rendimiento sobre la base tarifaria, calculado según lo establecido en el apartado “Determinación del rendimiento sobre la base tarifaria (RSBT_{i,t})” de la sección “FIJACIONES ORDINARIAS” se considera como un máximo a reconocer dentro de la estructura de costos por producto que conforma el precio final para cada tipo de combustible.

Recope podrá solicitar en las fijaciones tarifarias ordinarias o extraordinarias que tramite ante la Aresep que se le reconozca un monto menor de Rendimiento sobre la base tarifaria, al determinado por las fórmulas de cálculo para cada producto, tomando en cuenta el uso de los recursos que genera este componente tarifario, el plan de inversiones para cada periodo, el cumplimiento del plan de inversiones y la situación financiera de la empresa.

Para ello, en cada fijación ordinaria o extraordinaria, Recope podrá solicitar que se le reconozca un monto menor al calculado según el procedimiento definido en el apartado “Determinación del rendimiento sobre la base tarifaria (RSBT_{i,t})” de la sección “FIJACIONES ORDINARIAS” de esta metodología. Para determinar el monto menor a solicitar por RECOPE se debe tomar en cuenta especialmente:

- La ejecución real del plan de inversiones que se planteó en la última fijación tarifaria y los montos de adiciones efectivamente incorporadas a la base tarifaria con respecto a lo planeado.*
 - Las necesidades reales de flujo de caja que Recope requiera para la ejecución de su plan de inversiones.*
 - El apalancamiento de su plan de inversiones.*
 - Las posibilidades de posponer una o varias de las inversiones incorporadas en el plan de inversiones.*
 - Los recursos generados realmente por el componente de Rendimiento sobre la base tarifaria para el desarrollo en los últimos meses y los que espera generar en el corto y mediano plazo.*
 - La gestión comercial de la empresa.*
 - Los volúmenes realmente vendidos por tipo de producto o los que se espera vender en el corto y mediano plazo.*
 - La situación financiera general de la empresa.*
 - La eficiencia operativa de Recope en el desarrollo de los proyectos.*
- La decisión de aplicar al cálculo tarifario un menor componente por concepto de Rendimiento sobre la base tarifaria podrá diferenciarse por tipo de producto, según las justificaciones que se detallaron anteriormente.*

En cada fijación ordinaria, RECOPE podrá solicitar se aplique en el cálculo tarifario un rédito menor al determinado en las respectivas fórmulas, justificando su solicitud de acuerdo con los criterios

señalados anteriormente. Una vez aprobada esta solicitud por parte de la ARESEP e incorporados estos ajustes en las tarifas respectivas, la decisión aplicará para esa fijación ordinaria y para las fijaciones extraordinarias siguientes, hasta que se dé una nueva fijación ordinaria. De esta forma, el rédito ajustado, se convierte en el nuevo tope el cual se aplicará en todas las siguientes fijaciones extraordinarias.

En cada nueva fijación extraordinaria, RECOPE podrá solicitar que se le reconozca un rédito de desarrollo menor al establecido en la fijación ordinaria. Este rédito menor se aplicará, si así lo aprueba la ARESEP, en la fijación tarifaria en trámite.

De acá se desprende que la metodología permite solicitar un rédito menor para propiciar la disminución en los precios finales, contemplado en las fórmulas de cálculo para cada producto, tomando en cuenta el uso de los recursos que genera este componente tarifario, el plan de inversiones para cada periodo, el cumplimiento del plan de inversiones y la situación financiera de la empresa. Para el presente estudio Recope no solicitó una modificación del rédito.

3. Ventas estimadas

Recope presentó mediante el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la última versión del archivo A7_ Ventas estimadas, el 10 de mayo de 2024. El área de Inteligencia de Negocios de la IE realizó una evaluación de esta estimación y como resultado, se concluyó que la metodología utilizada por Recope es bastante robusta, por lo que, para efectos del cálculo de las ventas estimadas, se utilizó el dato proporcionado por Recope.

4. Diferencial de precios ($DA_{i,t}$)

De acuerdo con la metodología vigente, en el Por Tanto I.9.4 “Cálculo del diferencial de precios y liquidación extraordinaria”, se indica lo siguiente:

9.4 Cálculo del diferencial de precios y liquidación extraordinaria

A partir de la publicación de esta propuesta en el Diario Oficial La Gaceta, a pesar de que las fijaciones extraordinarias transitoriamente se resuelvan de conformidad con lo establecido en las resoluciones RJD-230-2015 y RJD-070-2016, se suspenderá el cálculo del diferencial de precios para el bimestre siguiente y asumirá un valor de cero, una vez que finalice el plazo de vigencia establecido en la última fijación extraordinaria, con la

metodología anterior. En la resolución del estudio extraordinario de marzo o setiembre, el que corresponda primero, basado en esta propuesta, para el cálculo del diferencial de precios y liquidación extraordinaria se considerarán los meses pendientes de conformidad con lo indicado en la nueva metodología.

Como máximo, a partir de la segunda vez que se calcule el diferencial de precios con esta propuesta, deberán alinearse los periodos de corte y recuperación conforme se dispone.

Según lo establecido en la metodología tarifaria, para el presente mes, no corresponde realizar el cálculo del diferencial de precios, por lo anterior, se mantienen los valores calculados en el último estudio semestral en el que se realizó el cálculo del diferencial y la liquidación extraordinaria, el cual fue tramitado por medio de la resolución RE-0034-IE-2024 contenida en el expediente tarifario ET-021-2024 los cuales se muestran a continuación:

Cuadro 5.
Cálculo de diferencial de precios por litro vigente para cada producto.

PRODUCTO	Di
Gasolina RON 95	-10,32
Gasolina RON 91	-5,08
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	-4,54
Asfalto	-1,12
LPG (70-30)	5,23
Jet fuel A-1	4,35
Jet fuel A	4,35
Bunker	-13,29
Bunker Térmico ICE	0,00
Bunker Térmico ICE 2	4,14
Av-gas	-83,00

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

5. Liquidación extraordinaria

De acuerdo con la metodología vigente, para el cálculo de la liquidación extraordinaria se debe proceder de la siguiente forma:

“3.7.2.1. Procedimiento para el cálculo de la liquidación extraordinaria.

(...)

A continuación, se explica el proceso mediante el cual se liquidan extraordinariamente, las siguientes variables:

- *Asignación del subsidio de combustible y subsidio específico otorgado por el Estado. Para este cálculo se deben determinar las diferencias entre las ventas reales y las ventas estimadas para cada periodo de tiempo señalado supra, según corresponda.*
- *Diferencial de precios anterior y el ajuste por liquidación extraordinaria anterior, pues las diferencias entre las ventas reales y las estimaciones ocasionan que no se logre recuperar tarifariamente el monto respectivo y por tanto, debe volver a liquidarse. Para el cálculo de estas variables se debe utilizar las ventas semestrales estimadas en el último cálculo (marzo o setiembre según corresponda).*
- *Subsidio cruzado por combustible determinando si el subsidio fue mayor o menor al estimado, la diferencia se debe volver a reasignar entre los subsidiadores.*
- *Canon del periodo anterior, debido a que las diferencias entre las ventas estimadas y las reales, ocasionarán que el monto efectivamente percibido sea mayor o menor al monto que debía ser recuperado vía tarifa y por tanto se debe realizar la respectiva liquidación.*

La fórmula es la siguiente:

$$ALE_{i,t} = \frac{LASE_{i,t} - LPS_{i,t} + LAL_{i,t}}{VSE_{i,t}} + \frac{LC_{i,t}}{VSE_{i,t}} \text{ (Ecuación 18)}$$

Donde:

ALE_{it} = Ajuste por liquidación extraordinaria del combustible “i”, para el ajuste tarifario “t”.

$LASE_{i,t}$ = Ajuste por liquidación de las variables de asignación del subsidio del combustible “i” y subsidio específico otorgado por el Estado, para el ajuste tarifario “t”. (ver ecuación 19).

$LPS_{i,t}$ = Asignación del ajuste por liquidación del subsidio cruzado del combustible "i", para el estudio extraordinario "t" (ver ecuación 20).

$LAL_{i,t}$ = Ajuste por liquidación de las variables del diferencial de precios anterior y ajuste por liquidación extraordinaria anterior, del combustible "i", para el ajuste tarifario "t". (ver ecuación 22).

$LC_{i,t}$ = Ajuste por liquidación del canon de regulación, para el combustible "i" en el ajuste tarifario "t" (ver ecuación 23).

$VSE_{i,t}$ = Ventas estimadas para los próximos 6 meses en litros, para el combustible "i" en el ajuste tarifario "t". Para el caso de la liquidación del canon de regulación esta variable debe leerse de la siguiente manera: Ventas totales estimadas para los próximos 12 meses en litros, para el combustible "i" en el ajuste tarifario "t".
Si para algún "i" $VSE_{i,t} = 0$, entonces el cociente será igual a cero.

t = Subíndice que representa cada fijación tarifaria.

i = Tipos de combustibles

Para el cálculo del ajuste que se genera al utilizar ventas estimadas para distribuir el aporte del subsidio entre los productos subsidiadores y aplicación del subsidio específico otorgado por el Estado, la fórmula de ajuste por liquidación es la siguiente:

$$LASE_{i,t} = \sum_{n=pb}^{cb} [(VTR_{i,n} - VTE_{i,n}) * (AS_{i,n} - SE_{i,n})] \quad (\text{Ecuación 19})$$

(...)

En lo que respecta al subsidio cruzado, las diferencias entre las ventas estimadas y reales de los productos subsidiados deben ser trasladados nuevamente a tarifa, por lo cual se debe liquidar el monto total subsidiado y esta diferencia debe reasignarse entre todos los demás productos subsidiadores¹, tal y como sigue:

$$LPS_{i,t} = LVTS_t * \frac{VSES_{i,t}}{\sum VTSE_{i,t}} \quad (\text{Ecuación 20})$$

¹ Para los productos que no son subsidiadores, la variable $LPS_{i,t}$ será igual a cero.

(...)

Por su parte, el valor total del subsidio cruzado $LVT S_t$ se calcula utilizando la siguiente ecuación:

$$LVT S_t = \sum_{n=pb}^{cb} \sum_{i=1}^I SC_{i,n} * (VTR_{i,n} - VTE_{i,n}) \quad (\text{Ecuación 21})$$

(...)

Para la liquidación de las variables de diferencial de precios anterior y ajuste de liquidación extraordinaria anterior, la fórmula a utilizar es la siguiente:

$$LAL_{i,t} = \sum_{n=pb}^{cb} [(VTR_{i,n} - VTES_{i,n}) * (DA_{i,n} - ALE_{i,n})] \quad (\text{Ecuación 22})$$

(...)

Para la liquidación del canon de regulación la ecuación de cálculo a emplear será la siguiente:

$$LC_{i,t} = \sum_{b=pm}^{um} [(VTR_{i,b} - VTE_{i,b}) * (CA_{i,b})] \quad (\text{Ecuación 23})$$

(...).

De este modo, se logra observar que, en el proceso de liquidación se calculan las diferencias entre los valores reales contra los valores estimados, por medio de ecuaciones claramente definidas que permiten determinar los montos que se recuperan en cada componente tarifario y los montos a favor o en contra se vuelven a incluir en tarifa para garantizar su adecuada recuperación.

Según lo establecido en la metodología tarifaria, para el presente mes, no corresponde realizar el cálculo de la liquidación extraordinaria, por lo anterior, se mantienen los valores calculados en el último estudio semestral en el que se realizó el cálculo del diferencial y la liquidación extraordinaria, el cual fue tramitado por medio del expediente tarifario ET-021-2024 los cuales se muestran a continuación:

Cuadro 6.
Cálculo de la liquidación extraordinaria (ALE)
(millones de colones para los datos liquidados, en millones de litros para las ventas estimadas y en colones por litro para el ALE)

<i>PRODUCTO</i>	<i>LASE</i>	<i>LPS</i>	<i>LAL</i>	<i>LC/VSE</i>	<i>VSE</i>	<i>ALE</i>
<i>Gasolina RON 95</i>	41,05	22,09	-30,22	0,00	375,96	0,03
<i>Gasolina RON 91</i>	128,64	18,66	-368,08	-0,00	317,61	-0,85
<i>Gasolina RON 91 (pescadores)</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre</i>	523,68	39,89	-754,45	0,00	678,97	-0,38
<i>Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Diésel marino</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Keroseno</i>	0,74	0,11	-0,00	-0,00	1,80	0,24
<i>Bunker</i>	-0,42	0,27	-22,73	-0,00	47,28	-0,53
<i>Bunker Térmico ICE</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Bunker Térmico ICE 2</i>	-1,67	0,67	201,25	0,00	120,00	1,99
<i>IFO 380</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Asfalto</i>	-0,15	0,22	124,84	-0,00	39,00	3,14
<i>Asfalto PG-64-22</i>	-0,15	0,22	124,84	-0,00	39,00	3,14
<i>Asfalto AC-10</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Diésel pesado o gasóleo</i>	-2,71	0,21	-0,80	-0,00	3,54	-1,07
<i>Emulsión asfáltica rápida (RR)</i>	-0,08	0,03	-0,08	-0,00	4,88	-0,08
<i>Emulsión asfáltica lenta (RL)</i>	-0,01	0,00	-0,01	0,00	0,64	0,14
<i>LPG (70-30)</i>	0,82	1,28	-112,98	0,00	227,47	-0,47
<i>LPG (rico en propano)</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Av-Gas</i>	-0,41	0,04	2,40	-0,00	0,62	3,09
<i>Jet fuel A-1</i>	0,15	0,90	193,83	0,00	159,71	1,23
<i>Jet fuel A</i>	0,15	0,90	193,83	0,00	159,71	1,23
<i>Nafta pesada</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

Estos montos pueden ser consultados en el libro de Excel denominado "Cuadros.xlsx", en la hoja "ALE".

En estos cálculos, se debe recordar que, para el caso de LASE, un valor negativo indica las ventas reales fueron menores a las estimadas y por tanto se recuperó un monto menor por parte de los subsidiadores, esto implica que se deben aumentar las tarifas para recuperar el monto faltante. Por el contrario, un valor positivo, indica un monto a favor de los usuarios, el cual debe devolverse por medio de una rebaja.

Para el caso de LAL, un valor positivo indica la existencia de un monto a favor de los usuarios, el cual debe devolverse por medio de una rebaja, pues se recibió un monto menor de diferencial de precios o liquidación extraordinaria de la que efectivamente se debía recibir. Por el contrario, un valor negativo, indica que los usuarios recibieron un monto mayor al que correspondía y por ello se debe aumentar las tarifas para realizar la respectiva recuperación a favor del prestador.

Si el valor de ALE es positivo indica un monto a favor de los usuarios, el cual debe devolverse por medio de una rebaja, y por el contrario un valor negativo indica un monto que se debe reconocer al prestador, el cual debe devolverse sumando o aumentando la tarifa final.

6. Subsidios

6.1. Flota pesquera nacional no deportiva

De acuerdo con la aplicación de la Ley 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 8436 y sus reformas de 1 de marzo de 2005 y lo establecido en la resolución RE-0024-JD-2022, se actualiza en los precios de los combustibles, el subsidio a la flota pesquera, calculado con base en la facturación de compra de los combustibles gasolina RON 91 y diésel, para ello se utilizó los informes de compra más recientes que se encuentren disponibles.

El valor del subsidio se determinó como la suma de todas las diferencias entre lo que está incluido en la tarifa vigente y los costos que la Ley 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 este modo, dado que la Ley 9134 establece que se debe emplear los costos de compra de Recope, y la resolución RE-0024-JD-2022, establece que, para el cálculo del costo de adquisición mostrado en el punto anterior, se deben utilizar precios de compra de Recope, se considera que dicho concepto cumple con lo requerido en la citada Ley respecto a los costos de compra.

Además, es importante aclarar que, dentro del costo de adquisición, también se estarían contemplando los rubros asociados al flete hasta el puerto de destino en Costa Rica y los seguros correspondientes al combustible, como parte del costo de compra que se deben sufragar para adquirir el producto.

En tal sentido, lo que corresponde es eliminar del margen de operación los rubros que según la Ley 9134, no deberían incorporarse en el monto a pagar por parte de la flota pesquera nacional no deportiva.

De este modo, el precio plantel del diésel y la gasolina RON 91 para venta al sector pesquero nacional no deportivo debe contemplar, únicamente: costos de trasiego, almacenamiento y distribución; éstos de acuerdo con la última información disponible, en este caso, el estudio ordinario en el cual se determinó dichos montos (RE-0048-IE-2019 visible en el ET-024-2019). 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 y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Subsidios”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “3. Cálculo Subsidios.xlsx”:

Cuadro 7.
Cálculo del margen de Recope a incluir en el precio de la flota pesquera
(colones por litro)

Componente del margen	Costos incluidos en tarifa	Costos a incluir para pescadores	Costos incluidos en tarifa	Costos a incluir para pescadores
<i>Pérdidas en tránsito \$/bbl</i>	-0,06	0,00	0,01	0,00
<i>Costos de trasiego almacenamiento y distribución</i>	9,16	9,16	9,38	9,38
<i>Costos de gerencias de apoyo</i>	9,02	0,00	9,02	0,00
<i>Inventario de Seguridad en producto terminado</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Inversión (depreciación)</i>	7,36	0,00	7,35	0,00
<i>Costos por demoras en embarques</i>	0,74	0,00	0,74	0,00
<i>Transferencias</i>	0,28	0,00	0,28	0,00
Total	26,51	9,16	26,78	9,38

Fuente: Intendencia de Energía

Así las cosas, las tarifas propuestas de gasolina RON 91 incluirían un margen de operación de ₡26,51 por litro, mientras que el cargo por margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ₡9,16 por litro, generando una diferencia de ₡-17,35 por litro.

Para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, las tarifas propuestas incluirían un margen de operación de ₡26,78 por litro, mientras que el margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ₡9,38 por litro, generando una diferencia de ₡-17,40 por litro.

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 estimadas de esos productos para mayo de 2024, con el fin de determinar el monto total a subsidiar, tal y como se muestra a continuación:

Cuadro 8.
Cálculo del subsidio por litro a incluir en el precio de la flota pesquera y el monto del subsidio total.

Producto	Costos incluidos en tarifa	Costos a incluir para pescadores	Monto del subsidio por litro a trasladar en abril	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Valor subsidio Pescadores
Gasolina RON 91 (pescadores)	26,51	9,16	-17,35	589 842	-10 233 052
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	26,78	9,38	-17,40	1 728 189	-30 070 239
Total del subsidio					-40 303 291

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

Tal y como se muestra en el cuadro anterior se obtiene como resultado que el monto total a subsidiar en mayo 2024 es de $\text{C}\$$ -10 233 052 para la gasolina RON 91 para pescadores. Por otra parte, para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre de pescadores un monto correspondiente a $\text{C}\$$ -30 070 239 en dicho mes.

El subsidio total a pescadores asciende a $\text{C}\$$ 40 303 291,02 a trasladar en el próximo mes. Una vez obtenido este monto se distribuye proporcionalmente, según las ventas estimadas para dicho mes de todos los demás productos que expende Recope, de este modo, con base en las ventas estimadas para los productos subsidiadores, se determina la proporción que cada producto debe aportar. Para obtener el monto respectivo para cada producto, se multiplica el monto total del subsidio, por la participación relativa y para determinar el monto por litro que debe aportar cada producto, se debe dividir dicho monto entre la cantidad de litros estimados.

A continuación, se muestra el porcentaje asignado a cada producto y el monto por litro correspondiente y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado "Cuadros.xlsx", en la hoja "Subsidios". Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado "3. Cálculo Subsidios.xlsx":

Cuadro 9.
Cálculo de la asignación del subsidio por producto

Producto	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Participación relativa	Subsidio €/litro
Gasolina RON 95	61 984 202,00	18,7%	0,12
Gasolina RON 91	53 078 499,00	16,0%	0,12
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	101 904 207,00	30,8%	0,12
Jet fuel A-1	28 956 680,00	8,7%	0,12
Jet fuel A	0,00	0,0%	0,12
LPG (70-30)	39 032 714,00	11,8%	0,12
LPG (rico en propano)	0,00	0,0%	-
Asfalto	4 822 217,00	1,5%	0,12
Asfalto PG-64-22	0,00	0,0%	0,12
Asfalto AC-10	0,00	0,0%	-
Diésel marino	0,00	0,0%	-
Keroseno	303 101,00	0,1%	0,12
Bunker	7 515 878,00	2,3%	0,12
IFO 380	0,00	0,0%	-
Av-Gas	120 532,00	0,0%	0,12
Bunker Térmico ICE	0,00	0,0%	-
Bunker Térmico ICE 2	31 999 949,00	9,7%	0,12
Emulsión asfáltica lenta (RL)	79 494,00	0,0%	0,12
Emulsión asfáltica rápida (RR)	948 926,00	0,3%	0,12
Diésel pesado o gasóleo	403 525,00	0,1%	0,12
Nafta pesada	0,00	0,0%	-

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

En materia de subsidios, es necesario destacar que para los productos que no se disponga de una estimación de ventas, el monto del subsidio a aplicar será de cero.

6.2. Política sectorial

La Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593 del 9 de agosto de 1996, establece en el párrafo segundo del artículo 1 lo siguiente:

“Artículo 1 Transformación

Transfórmase el Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma, denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en adelante y para los efectos de esta

Ley llamada Autoridad Reguladora. La Autoridad Reguladora tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa. Se regirá por las disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y las leyes que la complementen.

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

Conforme a dicho artículo, si bien la Aresep, a la luz del artículo 188 de la Constitución Política, goza de autonomía técnica y administrativa, pudiendo no sujetarse a los lineamientos del Poder Ejecutivo; igualmente existe un ámbito de intervención limitado a dicho Poder, a través del Plan Nacional de Desarrollo, y los planes y políticas sectoriales que emita.

Al emitirse alguno de los actos mencionados por parte del Poder Ejecutivo, en principio, la Aresep debe incorporar tales disposiciones como parte de su labor regulatoria, de forma que exista alguna coordinación entre el ejercicio de las funciones de la Aresep a la luz de la Ley N° 7593 (a pesar de su independencia y autonomía) y las disposiciones generales del Poder Ejecutivo que orientan el rumbo del país. Ello, sin perjuicio de la posible discusión por incompatibilidad que eventualmente pudiera existir, entre lo que disponga el Poder Ejecutivo y lo que establece la Ley N° 7593, por el solo hecho de que la entrada en vigor de las disposiciones ejecutivas implica que deben surtir efectos y ser acatadas, hasta que un juez de la República disponga lo contrario.

El acatamiento o aplicación de los planes o políticas sectoriales que emita el Poder Ejecutivo puede tener diversas implicaciones en el ámbito regulatorio, razón por la cual, resulta necesario que estos sean compatibles con lo dispuesto en la Ley N° 7593, así como, con la autonomía y competencias atribuidas a la Aresep.

Partiendo de este escenario, las implicaciones podrían tener impacto en diversas áreas, como la fijación tarifaria, misma que forma parte de las funciones encomendadas a las Intendencias de Regulación, conforme al artículo 17 inciso 1) del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF).

De esta forma la aplicación de una política o plan sectorial, con implicaciones desde una perspectiva tarifaria, le compete a cada Intendencia de Regulación, según corresponda, debiendo acatarla y aplicarla en el ámbito de sus funciones.

De lo anterior esta Intendencia concluye lo siguiente:

- 1. La Aresep, goza de autonomía técnica y administrativa, pudiendo no sujetarse a los lineamientos del Poder Ejecutivo; con las limitaciones indicadas en el artículo 1 párrafo 2 de la ley 7593 referente al ámbito de intervención del dicho Poder a través del Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes y políticas sectoriales que emita.*
- 2. Al emitirse alguno de los actos mencionados en el párrafo segundo del artículo 1 de la Ley 7593, por parte del Poder Ejecutivo, en principio, la Aresep debe incorporar tales disposiciones como parte de su labor regulatoria.*
- 3. El acatamiento o aplicación de los planes o políticas sectoriales que emita el Poder Ejecutivo puede tener diversas implicaciones en el ámbito regulatorio, como la fijación tarifaria, misma que forma parte de las funciones encomendadas a las Intendencias de Regulación, conforme al artículo 17 inciso 1) del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF).*
- 4. Por lo anterior la aplicación de la presente política o plan sectorial, con implicaciones tarifarias, le compete a la Intendencia de Energía, debiendo acatarla y aplicarla en el ámbito de sus funciones.*

En este contexto esta Intendencia considera necesario la aplicación de la política sectorial prevista en el decreto 43576-MINAE en la presente aplicación la metodología dispuesta en la RE-0024-JD-2022, en los términos que se desarrollarán a continuación:

- **Decretos Ejecutivos 39437-MINAE, 42352- MINAE y 43576-MINAE***

Mediante el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE del 12 de enero de 2016, se oficializó y declaró de interés público la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker, asfalto y emulsión asfáltica. En dicha política, se estableció que “La fijación de precios de venta en plantel sin impuestos para los productos Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto, Emulsión Asfáltica mantiene una relación con respecto al precio internacional similar a la que ha estado vigente en el periodo 2008- 2015 por medio de instrumentos económicos apropiados. Las diferencias que se generen en el precio de venta plantel que fije ARESEP para estos productos, serán trasladadas al precio de venta plantel de los restantes productos que venda RECOPE”.

Posteriormente, mediante el Decreto Ejecutivo 42352- MINAE, del 20 de mayo de 2020, publicado en el Alcance Digital 122 a La Gaceta 118 del 22 de mayo de 2020, se reformó la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker, asfalto y emulsión asfáltica, definida en el Decreto Ejecutivo 39437, citado. Así pues, en dicha reforma se dispuso lo siguiente:

“Artículo 1°. - Modifíquese el literal 4.1 de la Política sectorial para los precios de Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto y Emulsión Asfáltica, oficializada mediante el Decreto Ejecutivo número 39437-MINAE del 12 de enero de 2016, para que en adelante se lea de la siguiente forma:

“4-Modelo de gestión

4.1 La fijación de precios de venta en plantel sin impuestos para los productos Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto, Emulsión Asfáltica mantiene una relación con respecto al precio internacional similar a la que ha estado vigente en el periodo 2008-2015 por medio de instrumentos económicos apropiados. Las diferencias que se generen en el precio de venta plantel que fije ARESEP para estos productos, serán trasladadas al precio de venta plantel de los restantes productos que venda RECOPE, salvo el jet fuel”.

Artículo 2°. - De conformidad con los objetivos y las metas del VII Plan Nacional de Energía 2015-2030, el cual establece como objetivo “garantizar que el precio de los combustibles sea eficiente y coadyuve a la competitividad del país”, así como el cumplimiento de los objetivos y metas del Plan nacional de desarrollo turístico de Costa Rica 2017-2021, se fijará el precio de venta del jet fuel.”

Por otra parte, mediante el Decreto Ejecutivo 43576- MINAE, del 3 de junio de 2022, publicado en el Alcance Digital 115, a La Gaceta 106, del 8 de junio de 2022, se reformó la Política Sectorial definida en el Decreto Ejecutivo 39437, citado, con el fin de excluir a los asfaltos y emulsiones asfálticas como beneficios del subsidio correspondiente como se muestra a continuación:

Artículo 1 °. *- Exclúyase a los Asfaltos y Emulsiones Asfálticas del literal V de la Política Sectorial para los precios de Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto y Emulsión Asfáltica, de manera que los asfaltos y emulsiones asfáltica no sean beneficiarios en la fijación de precio final, tanto para lo establecido en el lineamiento estratégico, como en la meta y el modelo de gestión de esa política. Por lo que para los precios de Asfalto y Emulsión Asfáltica ya no se deberá mantener una relación con respecto al precio internacional similar a la que ha estado vigente en el periodo 2008-2015.*

Artículo 2°. - *Modifíquese el literal 4.1 de la Política sectorial para los precios de Gas Licuado de Petróleo y de Búnker, oficializada mediante el Decreto Ejecutivo número 39437-MINAE del 12 de enero de 2016, y modificada por el Decreto Ejecutivo N.º 42352-MINAE del 20 de mayo del 2020, de manera que se excluya al asfalto y las emulsiones asfáltica como parte de los productos generadores del beneficio que requieran la fijación del precio final, para que en adelante se lea de la siguiente forma:*

"4-Modelo de gestión

4.1 La fijación de precios de venta en plantel sin impuestos para los productos Gas Licuado de Petróleo y Búnker, mantiene una relación con respecto al precio internacional similar a la que ha estado vigente en el periodo 2008-2015 por medio de instrumentos económicos apropiados. Las diferencias que se generen en el precio de venta plantel que fije ARESEP para estos productos, ¿serán trasladadas al precio de venta plantel de los restantes productos que venda RECOPE, excepto para el Jet fuel, el asfalto y las emulsiones asfálticas".

Artículo 3°. - *El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de su publicación.*

En concordancia con lo anterior, corresponde en el presente estudio tarifario aplicar estos tres Decretos Ejecutivos. En línea con lo anteriormente mencionado, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE y sus reformas establecidas en los Decretos Ejecutivos 42352-MINAE y 43576-MINAE, que determinó el porcentaje promedio que representaba el precio internacional FOB con respecto al precio plantel para el periodo comprendido entre 2008-2015. Al respecto, se advierte que la Autoridad Reguladora no es competente para modificar los términos y criterios que sustentan esta política pública establecida por el Poder Ejecutivo.

Tal y como se desprende del Decreto Ejecutivo 43576-MINAE, anteriormente citado, se debe excluir de los productos beneficiarios a los asfaltos y a las emulsiones asfálticas.

Ahora bien, producto del cambio en la metodología tarifaria, en la cual se dejó de utilizar los precios FOB, se solicitó a Recope como parte del informe de compras, incorporar también los valores FOB asociados a dichas compras. Con esta variable, es posible determinar el precio FOB respectivo, a fin de poder calcular el subsidio y de esta manera mantener lo dispuesto por el Poder Ejecutivo.

De este modo, debido a que en este estudio tarifario se actualiza los datos de precio FOB y precio en terminales de venta para los productos que poseen datos de compra, es necesario a partir de estos resultados, determinar el precio en terminales de venta, que permite mantener la relación con respecto al precio internacional similar a la vigente en el período 2008-2015 que indica la Política Sectorial dictada mediante el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE. Este precio se determinará como el cociente entre el Precio FOB obtenido entre el porcentaje promedio del periodo 2008-2015, de modo análogo a como se ha realizado en fijaciones previas.

Así las cosas, el subsidio es el resultado de la diferencia entre el precio subsidiado (el cual permite mantener la relación antes mencionada) y el precio en terminales de venta estimado sin subsidio, a continuación, se muestran los resultados respectivos y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado "Cuadros.xlsx", en la hoja "Subsidios". Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado "3. Cálculo Subsidios.xlsx":

Cuadro 10.
Porcentaje promedio del Prij sobre el precio plantel, 2008-2015

Producto	Porcentaje promedio Pri en PPCi 2008-2015	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Precio FOB estimado ¢/litro	Precio terminal sin subsidio*	Precio terminal subsidiado*	Subsidio	Valor total del subsidio (millones)
<i>Bunker</i>	85,97%	7 515 878,00	229,73	322,27	267,21	-55,05	-413,78
<i>Bunker Térmico ICE</i>	84,88%	0,00	261,81	311,23	308,45	-2,78	0,00
<i>Bunker Térmico ICE 2</i>	84,88%	31 999 949,00	247,90	320,18	292,06	-28,12	-899,89
<i>LPG (70-30)</i>	86,22%	39 032 714,00	107,31	175,05	124,46	-50,59	-1 974,75
<i>LPG (rico en propano)</i>	89,17%	0,00	222,82	283,59	249,87	-33,72	0,00
Total del subsidio							-3 288,42

*Este precio no incluye impuestos

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

Es importante mencionar que, para el desarrollo de este cálculo, esta Intendencia siguió los pasos necesarios con el fin de homologar una relación de precios que estuvo construida para un periodo en el cual el precio internacional, estaba estimado en términos FOB. De tal forma que, con la información disponible, se logró realizar los cálculos requeridos para mantener la misma lógica que sustenta la política pública que, como se indicó, no puede ser modificada por la Autoridad Reguladora.

La metodología vigente plantea el uso de costo de adquisición de las compras de Recope, y deja de lado los precios FOB de referencia internacional que se utilizaban en la metodología anterior. Por otro lado, el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE planteaba una relación asociada al periodo 2008-2015, donde los mercados de los hidrocarburos tenían un comportamiento muy distinto a lo que sucede en fechas recientes. En este punto se advierte la necesidad de que el MINAE como ente rector promueva una actualización y mejora del decreto vigente tomando en consideración entre otras cosas, los cambios en la composición del mercado, avances tecnológicos y acuerdos del país en el marco del plan de descarbonización de la economía.

El resultado final se obtuvo multiplicando el valor del subsidio para cada producto por las ventas estimadas para mayo de 2024, el monto total a subsidiar asciende a ¢3 288,42 los cuales deberán dividirse entre los diferentes productos subsidiadores. De acuerdo con la política sectorial y la metodología vigente, este monto debe ser distribuido entre los demás productos no subsidiados (excepto el jet fuel, los asfaltos y emulsiones asfálticas según lo establecido en los Decretos Ejecutivos 42352- MINAE y 43576-MINAE), proporcionalmente a las ventas estimadas para diciembre 2023.

Los resultados se muestran a continuación y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Subsidios”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “3. Cálculo Subsidios.xlsx”:

Cuadro 11.
Cálculo de la asignación del subsidio según la política sectorial

Producto	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Participación relativa	Asignación del subsidio (¢/L)
Gasolina RON 95	61 984 202,00	28,46%	15,10
Gasolina RON 91	53 078 499,00	24,37%	15,10
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	101 904 207,00	46,79%	15,10
Diésel marino	0,00	0,00%	0,00
Keroseno	303 101,00	0,14%	15,10
IFO 380	0,00	0,00%	0,00
Diésel pesado o gasóleo	403 525,00	0,19%	15,10
Av-Gas	120 532,00	0,06%	15,10
Nafta pesada	0,00	0,00%	0,00

Fuente: Intendencia de Energía

En esta fijación tarifaria no se incorporó ningún subsidio al Asfalto AC-10, de conformidad con lo señalado en la resolución RE-0085-IE-2019 (ET-069-2019), que resolvió el recurso de revocatoria contra la resolución RE-0070-IE-2019 (ET-069-2019), que entre otras cosas analizó el argumento referido al subsidio del Asfalto AC-10.

7. Canon

De conformidad con la metodología vigente, el canon de regulación de la actividad de suministro del combustible $C_{a,i,a}$ que se debe incorporar a los precios de los combustibles [...] se refiere al canon de regulación vigente de las actividades de suministro de combustibles en el territorio nacional expresado en colones por litro, el cual es aprobado por la Contraloría General de la República. Este canon será ajustado de manera extraordinaria, según se indica en el apartado 6. [...]

[...] Este factor se actualizará cada vez que la Contraloría General de la República apruebe el monto del mismo y éste sea publicado por Aresep, se incluirá en la última fijación extraordinaria de cada año. [...]

En el Alcance 236 a la Gaceta 222 del 29 de noviembre de 2023, por medio de la resolución RE-0623-RG-2023 del 22 de noviembre de 2023, se publicaron los cánones 2024, aprobados por la Contraloría General de la República mediante el oficio DFOE-SOS-0302 del 29 de julio de 2023.

El canon aprobado asciende a ¢1 301 665 687,77 anuales, las ventas estimadas del 2023 fueron proyectadas por Recope y entregadas a la Aresep

el 9 de setiembre mediante el Anexo 8q. Diferencial precios ventas estimada, las cuales se estiman en 22 267 422 barriles, lo que equivale a 3 540 230 579,00 litros. La distribución se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 12.
Cálculo del canon 2023

Producto	Canon (¢/L)
Gasolina RON 95	0,46
Gasolina RON 91	0,46
Gasolina RON 91 (pescadores)	0,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	0,46
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	0,00
Diésel marino	0,46
Keroseno	0,46
Bunker	0,46
Bunker Térmico ICE	0,46
Bunker Térmico ICE 2	0,46
IFO 380	0,46
Asfalto	0,46
Asfalto PG-64-22	0,46
Asfalto AC-10	0,46
Diésel pesado o gasóleo	0,46
Emulsión asfáltica rápida (RR)	0,46
Emulsión asfáltica lenta (RL)	0,46
LPG (70-30)	0,46
LPG (rico en propano)	0,46
Av-Gas	0,46
Jet fuel A-1	0,46
Jet fuel A	0,46
Nafta pesada	0,46

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE- 2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

8. Precios en terminales plantel sin impuestos

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

Cuadro 13.
Precio en terminales sin impuesto por producto según cada componente
(¢ / litro)

Producto	COA	Margen de operación de Recope	Diferencial de precio	ALE	ALO	Canon de reg.	Pescadores		Decreto Ejecutivo 43576-MINAE		Decreto Ejecutivo 43575-MINAE		Rendimiento sobre base tarifaria	Precio Planteles (sin impuesto)
							Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio		
Gasolina RON 95	351,26	26,73	- 10,32	- 0,03	-	0,46	-	0,12	-	15,10	-	-	10,97	394,30
Gasolina RON 91	342,47	26,51	- 5,08	0,85	-	0,46	-	0,12	-	15,10	-	-	11,17	391,60
Gasolina RON 91 (pescadores)	342,47	26,51	-	-	-	-	- 17,35	-	-	-	-	-	-	351,63
Diésel para uso automotriz de 50 ppm az	336,27	26,78	- 4,54	0,38	-	0,46	-	0,12	-	15,10	-	-	11,64	386,21
Diésel uso automotriz 50 ppm az	336,27	26,78	-	-	-	-	- 17,40	-	-	-	-	-	-	345,65
Diésel marino	859,39	26,78	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	11,64	898,27
Keroseno	356,03	25,11	- 0,24	-	-	0,46	-	0,12	-	15,10	-	-	10,27	406,86
Bunker	270,87	50,13	- 13,29	0,53	-	0,46	-	0,12	- 55,05	-	-	-	13,45	267,21
Bunker Térmico ICE	292,68	14,90	-	-	-	0,46	-	-	- 2,78	-	-	-	3,19	308,45
Bunker Térmico ICE 2	299,35	14,90	4,14	- 1,99	-	0,46	-	0,12	- 28,12	-	-	-	3,19	292,06
IFO 380	520,10	42,09	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	12,72	575,38
Asfalto	268,23	58,86	- 1,12	- 3,14	-	0,46	-	0,12	-	-	-	-	16,20	339,62
Asfalto PG-64-22	249,99	58,86	- 1,12	- 3,14	-	0,46	-	-	-	-	-	-	16,20	321,26
Asfalto AC-10	268,52	59,07	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	16,20	344,25
Diésel pesado o gasóleo	299,15	22,88	- 1,07	-	-	0,46	-	0,12	-	15,10	-	-	6,07	344,86
Emulsión asfáltica rápida (RR)	174,59	27,01	- 0,08	-	-	0,46	-	0,12	-	-	-	-	13,78	216,04
Emulsión asfáltica lenta (RL)	174,35	16,56	- 0,14	-	-	0,46	-	0,12	-	-	-	-	13,78	205,13
LPG (70-30)	136,24	21,96	5,23	0,47	-	0,46	-	0,12	- 50,59	-	-	-	10,56	124,46
LPG (rico en propano)	250,48	22,09	-	-	-	0,46	-	-	- 33,72	-	-	-	10,56	249,87
Av-Gas	649,48	52,35	- 83,00	- 3,09	-	0,46	-	0,12	-	15,10	-	-	30,22	661,65
Jet fuel A-1	356,03	54,13	4,35	- 1,23	-	0,46	-	0,12	-	-	-	-	14,07	427,94
Jet fuel A	378,47	54,13	4,35	- 1,23	-	0,46	-	0,12	-	-	-	-	14,07	450,38
Nafta pesada	346,87	17,70	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	10,50	375,53

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

Es importante mencionar que los precios indicados en el cuadro anterior corresponden a un insumo para determinar el precio final con impuesto tal y como se presentará en las secciones siguientes.

En función de lo anterior, para los productos cuyo precio se determinará por masa, en la sección 10 del presente informe se realizará la conversión correspondiente a partir de las densidades de referencia para obtener el precio por kilogramo con impuesto en terminales de distribución.

9. Impuesto único

De acuerdo con el Decreto Ejecutivo 44387-H, publicado en La Gaceta N°40 del 1 de marzo de 2024, mediante el cual el Ministerio de Hacienda, actualizó el impuesto único a los combustibles y lo establecido en la Ley 10110, publicada en el Alcance 1 a La Gaceta 2 del 6 de enero de 2022, que reformó el artículo 1 de la Ley 8114 de Simplificación y eficiencia tributaria, se muestra el dato del impuesto vigente, según el siguiente:

Cuadro 14.
Impuesto único a los combustibles
(colones por litro)

Producto	Impuesto en colones por litro
Gasolina RON 95	271,75
Gasolina RON 91	259,75
Gasolina RON 91 (pescadores)	0,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	153,75
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	0,00
Diésel marino	153,75
Keroseno	74,00
Bunker	25,00
Bunker Térmico ICE	25,00
Bunker Térmico ICE 2	25,00
IFO 380	0,00
Asfalto	52,75
Asfalto PG-64-22	52,75
Asfalto AC-10	52,75
Diésel pesado o gasóleo	51,00
Emulsión asfáltica rápida (RR)	40,00
Emulsión asfáltica lenta (RL)	40,00
LPG (70-30)	24,00
LPG (rico en propano)	24,00
Av-Gas	259,75

Jet fuel A-1	155,75
Jet fuel A	155,75
Nafta pesada	37,75

Fuente: Intendencia de Energía.

Decreto Ejecutivo 44387-H, publicado en La Gaceta N°40 del 1 de marzo de 2024 y Ley 10110.

Nota Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

10. Precio en terminales de ventas para productos vendidos por masa

De conformidad con lo indicado en el transitorio 9.5 “Implementación en el sistema de facturación para los productos que se comercialicen en masa” y el 9.6 “Conversión de los márgenes para los combustibles que se comercialice en masa”, establecidos en la resolución RE-0024-JD-2022 y sus reformas, esta intendencia aplicó el precio por masa por primera vez en la resolución RE-0154-IE-2023 del 05 de diciembre de 2023 y rectificada mediante la resolución RE-0157-IE-2023 del 13 de diciembre 2023, publicadas en el Alcance 240 a la Gaceta 226 del 06 de diciembre de 2023 y Alcance 252 a la Gaceta 233 del 15 de diciembre de 2023, respectivamente.

Para esta oportunidad Recope suministró la información actualizada de las densidades a través del Sistema de Información Regulatoria (SIR) el día 29 de mayo de 2024, bajo el archivo denominado DRF EEP May 2024 v2.

Para determinar el precio por kilogramo con impuesto se debe aplicar la Ecuación 5, la cual plantea lo siguiente:

$$PPCM_{i,t} = (COA_{i,t} + AS_{i,t} - SE_{i,t} - SC_{i,t} + DA_{i,t} - ALE_{i,t} + IU_{i,t} + CA_{i,t} + MO_{i,t} + RSBT_{i,t} - ALO_{i,t}) * \frac{1000}{DRF_{i,t}} \text{ (Ecuación 5)}$$

Tal y como se muestra en la ecuación anterior, se toma el polinomio por medio del cual se determina el precio en colones por litro para venta en terminales con impuesto y se multiplica por el factor $\frac{1000}{DRF_{i,t}}$, entendiéndose $DRF_{i,t}$ como la densidad de referencia.

Aplicando la ecuación antes mencionada, se obtienen los siguientes resultados:

Cuadro 15.
Precios plantel Recope por masa
(colones por kg)

Productos	Precio con impuesto por litro ⁽²⁾	Densidad de referencia	Precio con impuesto por masa
Búnker ⁽¹⁾	292,21	989,85	295,21
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	333,45	929,22	358,85
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	317,06	969,55	327,02
Asfalto ⁽¹⁾	392,37	1 026,00	382,42
Asfalto PG-64-22 ⁽¹⁾	374,01	1 026,50	364,46
Asfalto AC-10 ⁽¹⁾	397,00	1 025,34	387,19
Emulsión asfáltica rápida ⁽¹⁾	256,04	1 007,00	254,26
Emulsión asfáltica lenta ⁽¹⁾	245,13	1 009,67	242,79
LPG (mezcla 70-30)	148,46	530,85	279,66
LPG (rico en propano)	273,87	507,50	539,65

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0074-IE-2019 del 15 de octubre de 2019 publicada en el Alcance digital 224 a La Gaceta 197 del 17 de octubre de 2019 (ET-032-2019).

(2) 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, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

11. 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, tomando como base una serie histórica de costos de adquisición de cada combustible, que se obtendrá del informe de compras suministrado por Recope durante 24 meses anteriores inmediatos al segundo viernes del mes en que se esté presentando la solicitud tarifaria.

A la desviación estándar obtenida se le debe sumar o restar al costo de adquisición $-COA_{i,t}$, para establecer así su rango de variación. Una vez publicado en La Gaceta, Recope puede ajustar el $COA_{i,t}$ 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 $COA_{i,t}$ determinado por Recope, no esté fuera de la banda establecida.

Para la determinación de la desviación estándar para el caso del búnker, la metodología en el Por Tanto I.3.4 “Amplitud de las bandas tarifarias en terminales aeropuerto y puertos”, establece lo siguiente:

“Para el caso del IFO 380, el producto deviene de la mezcla de 90% búnker y 10% diésel pesado (gasóleo), a su vez el diésel pesado se obtiene mediante una mezcla. Siendo que el búnker es el elemento más significativo para obtener IFO 380, para calcular la desviación estándar de este producto, se considera una serie histórica del costo de adquisición del búnker que se obtiene del informe de compras suministrado por Recope. Los insumos considerados corresponderán a las compras de 24 meses anteriores inmediatos a la fecha corte de la fijación extraordinaria que se tramite.”

En el cuadro siguiente se muestran las desviaciones estándar para cada combustible, así como los demás valores que permiten determinar la banda de precio y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Adicionales”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “6. Cálculo Bandas.xlsx”:

Cuadro 16.
Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel sin impuestos

Producto	Precio terminal	Desviación estándar	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	427,94	114,72	313,22	542,66
Jet fuel A	450,38	114,72	335,66	565,09
Av-Gas	661,65	101,91	559,74	763,56
IFO 380	575,38	49,37	526,01	624,74

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE

Cuadro 17.
Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel con impuestos

Producto	Precio terminal	Desviación estándar	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	583,69	114,72	468,97	698,41
Jet fuel A	606,13	114,72	491,41	720,84
Av-Gas	921,40	101,91	819,49	1 023,31
IFO 380	575,38	49,37	526,01	624,74

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE

12. Márgenes de comercialización

Según la resolución RE-0038-IE-2021, publicada en el Alcance Digital N° 119 a La Gaceta N° 113 del 14 de junio de 2021, el margen de comercialización para estaciones de servicio mixtas y marinas a partir del 14 de junio de 2021 se estableció en $\text{C}\$56,6810$ por litro (ET-012-2021).

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 $\text{C}\$3,746$ por litro.

Para los productos que se comercializan por medio de un distribuidor de combustible sin punto fijo al consumidor final y que según lo indicado en sesiones precedentes ahora su unidad de medida es en kilogramos, es necesario realizar la conversión del margen correspondiente; para lo cual se utilizará la ecuación 3 de la metodología vigente, la cual establece lo siguiente:

$$MGK_{i,t,m} = MGL_{i,t,m} * \frac{1000}{DRF_{i,t}} \quad (\text{Ecuación 3})$$

Donde:

$MGK_{i,t,m}$ = Margen de suministro en el segmento "m" de la cadena, para el combustible "i", expresado en colones por kilogramo, en el ajuste tarifario "t".

$MGL_{i,t,m}$ = Margen de suministro en el segmento "m" de la cadena, para el combustible "i", expresado en colones por litros, en el ajuste tarifario "t". Estos valores se determinarán por medio de metodologías específicas.

$DRF_{i,t}$ = Densidad de referencia del combustible "i" en el ajuste tarifario "t", expresado en kilogramos por metro cúbico (ver ecuación 6).

i = Tipo de combustibles.

t = Subíndice que representa cada fijación tarifaria.

m = Subíndice que representa cada segmento de la cadena para el combustible "i", desde el primer segmento "mp" hasta el último segmento "mf".

Al aplicar dicha ecuación a los productos que se comercializan sin punto fijo se obtienen los siguientes resultados:

Cuadro 18.
**Margen en masa del distribuidor de combustibles sin
punto fijo a consumidor final
(colones por kilogramo)**

Producto	Margen por kg
Bunker	3,788
Asfalto	3,655
Asfalto PG-64-22	3,653
Asfalto AC-10	3,657
Emulsión asfáltica rápida (RR)	3,724
Emulsión asfáltica lenta (RL)	3,714

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

El flete de productos limpios se fijó en un monto promedio de ¢12,7730 más el impuesto al valor agregado (IVA) por ¢1,66 por litro, para un flete promedio total que asciende a ¢14,4330/litro, mediante la resolución RE-0124-IE-2020, publicada en el Alcance Digital 329 a La Gaceta 294 del 16 de diciembre de 2020 (ET-026-2020).

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 ¢17,2654 por litro, mediante la resolución RE-0124-IE-2020, publicada en el Alcance Digital 329 a La Gaceta 294 del 16 de diciembre de 2020 (ET-091-2019).

El flete de productos negros -sucios-, considera la fórmula establecida en resolución RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 55 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

Según la resolución RE-0020-IE-2024 del 29 de febrero de 2024, publicada en el Alcance digital 46 a La Gaceta 42 del 06 de marzo de 2024, se fijó el margen para el distribuidor de cilindros de GLP en ¢61,131 por litro y el margen de comercializador de cilindros de GLP, se estableció en ¢70,294 por litro (ET-009-2024).

Según la resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023, se actualizó el margen de envasado de GLP en ¢59,860 por litro, publicada en el Alcance 252 de la Gaceta 233 del 15 de diciembre de 2023. (ET-078-2023).

De modo similar a como se explicó anteriormente, para el GLP y el GLP rico en propano se debe realizar una conversión del margen, debido a que estos productos se comercializarán en masa, para lo cual se utilizó la ecuación 3 previamente mencionada, de la cual se exponen los resultados obtenidos para dichos márgenes:

Cuadro 19.
Conversión de los márgenes de GLP según el eslabón de la
cadena correspondiente
(colones por kilogramo)

Tipo de margen	Margen por litro	Margen por kg
Margen envasador	59,860	112,762
Margen distribuidor	61,131	115,156
Margen Comercializador	70,294	132,417

Fuente: Aresep con base en el margen vigente y la densidad de referencia estimada.

Cuadro 20.
Conversión de los márgenes de GLP rico en propano
según el eslabón de la cadena correspondiente
(colones por kilogramo)

Tipo de margen	Margen por litro	Margen por kg
Margen envasador	59,860	117,951
Margen distribuidor	61,131	120,455
Margen Comercializador	70,294	138,510

Fuente: Aresep con base en el margen vigente y la densidad de referencia estimada.

Según la resolución RE-0022-IE-2024 del 04 de marzo, la IE actualizó el impuesto único de los combustibles, según el Decreto Ejecutivo 44387-H del 24 de enero de 2024 y publicado en la Gaceta 40 del 01 de marzo de 2024. La resolución RE-0022-IE-2024 fue publicada en la Gaceta 47 del 12 de marzo de 2024 (folios del 15 al 19 del ET-018-2024)

V. ESTRUCTURA DE PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN ESTACIONES DE SERVICIO MIXTAS Y AEROPUERTO.

De acuerdo con lo anterior, se presenta la descomposición del precio de los combustibles en estaciones de servicio, la Intendencia de Energía es consciente de la necesidad de fortalecer las señales tarifarias que transparenten los costos de los servicios públicos en la coyuntura económica que atraviesa el país.

Cuadro 21.
Descomposición del precio en estaciones de servicio en colones

Factores del precio	Gasolina súper	Gasolina plus 91	Diesel 50 ppm de azufre	Jet A-1 general	Av-Gas	Keroseno
COAit	351,26	342,47	336,27	649,48	250,48	356,03
Variables relacionadas con Recope	38,16	38,14	38,88	83,03	33,11	35,84
Impuesto único	271,75	259,75	153,75	259,75	24,00	74,00
Margen de estación de servicio	56,68	56,68	56,68	0,00	56,68	56,68
Flete promedio	12,77	12,77	12,77	17,27	0,00	12,77
Diferencial de precios y liquidación	-10,35	-4,23	-4,17	-86,09	0,00	-0,24
Subsidio pescadores	0,12	0,12	0,12	0,12	0,00	0,12
Subsidio Política Sectorial	15,10	15,10	15,10	15,10	0,00	15,10
IVA	1,66	1,66	1,66	0,00	0,00	1,66
Precio final	737	722	611	939	364	552

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

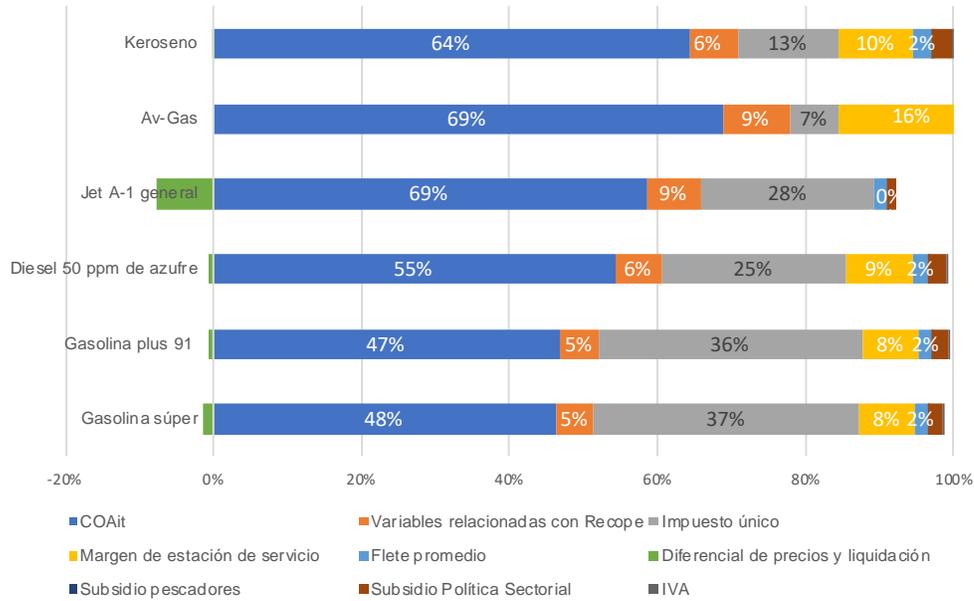
Cuadro 22.
Descomposición porcentual del precio en estaciones de servicio

Factores del precio	Gasolina súper	Gasolina plus 91	Diesel 50 ppm de azufre	Jet A-1 general	Av-Gas	Keroseno
COAit	48%	47%	55%	69%	69%	64%
Variables relacionadas con Recope	5%	5%	6%	9%	9%	6%
Impuesto único	37%	36%	25%	28%	7%	13%
Margen de estación de servicio	8%	8%	9%	0%	16%	10%
Flete promedio	2%	2%	2%	2%	0%	2%
Diferencial de precios y liquidación	-1%	-1%	-1%	-9%	0%	0%
Subsidio pescadores	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Subsidio Política Sectorial	2%	2%	2%	2%	0%	3%
IVA	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Precio final	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

A continuación, se muestra la composición del precio a nivel porcentual de los combustibles en estaciones de servicio, mostrando el peso del precio internacional, impuesto único, margen de estación de servicio, Recope, entre otros.

Gráfico 1
Composición relativa del precio de los combustibles



Nota: El Jet y el AV- Gas no poseen flete promedio

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

VI. COMPARACIÓN DEL PRECIO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y GLP A GRANEL, EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CILINDROS DE 25 LIBRAS

La Intendencia de Energía mediante la resolución RE-0040-IE-2024 (ET-031-2024), publicada en el Alcance 88, Gaceta 80 del 07 de mayo de 2024, fijó las tarifas vigentes para los combustibles que se comercializan en las estaciones de servicio. Mediante la resolución RE-0039-IE-2024 (ET-036-2024, publicada mediante Alcance 87 a la Gaceta 80 del 07 de abril de 2024, se actualizó el impuesto único a los combustibles.

En el siguiente cuadro se muestra una comparación entre el precio vigente en las estaciones de servicio con punto fijo de venta y los propuestos en este estudio tarifario.

Cuadro 23.
PRECIOS CONSUMIDOR EN ESTACION DE SERVICIO
-colones por litro-

Productos	Precio sin IVA por transporte		Precio con IVA por transporte		Variación con impuesto	
	RE-0040-IE-2024	Propuesto	RE-0040-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024		ET-031-2024			
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	740,80	735,50	742,00	737,00	-5,00	-0,67%
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	719,77	720,80	721,00	722,00	1,00	0,14%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	622,71	609,41	624,00	611,00	-13,00	-2,08%
Keroseno ⁽¹⁾	553,90	550,31	556,00	552,00	-4,00	-0,72%
Av-Gas ⁽²⁾	935,10	938,67	935,00	939,00	4,00	0,43%
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	605,57	600,96	606,00	601,00	-5,00	-0,83%
Jet fuel A ⁽²⁾	623,39	623,40	623,00	623,00	0,00	0,00%

⁽¹⁾ El precio de las gasolinas súper y plus 91, diésel y keroseno, incluye un margen de comercialización total de ₡56,6810/litro y flete promedio de ₡12,773/litro. El precio vigente para los combustibles fue aprobado mediante la RE-0070-IE-2021 ET-088-2021.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ₡17,265 / litro.

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

En el siguiente cuadro se muestra una comparación entre el precio del GLP vigente en las estaciones de servicio con punto fijo de venta y a granel versus los propuestos en este estudio tarifario.

Cuadro 24.
PRECIOS CONSUMIDOR GLP EN ESTACIÓN DE SERVICIO Y A GRANDEL
-colones por litro-

Producto ⁽¹⁾	Precio Envasador Tanques fijos ⁽²⁾		Precio en estación ⁽¹⁾		Variación del precio estaciones de servicio	
	RE-0040-IE-2024	Propuesto	RE-0040-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024		ET-031-2024			
LPG mezcla 70-30	221,29	208,32	278	265	-13	-4,68%
LPG rico en propano	333,73	333,73	390	390	0	0,00%

⁽¹⁾ Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023 y 56,6810/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RE-0038-IE-2021 (ET-012-2021) del 9 de junio de 2021.

⁽²⁾ Precios máximos de venta.

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

En el siguiente cuadro se muestra una comparación entre el precio para el comercializador del cilindro de GLP de 25 libras vigente versus el propuesto en este estudio tarifario.

Cuadro 25.
PRECIOS COMERCIALIZADOR GLP EN CILINDROS DE 25 LIBRAS
(mezcla propano-butano)
-colones -

Producto	Cilindro de 11,34 kg (25 lb)		Variación	
	RE-0040-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024			
LPG mezcla 70-30	7 534,00	7 258,00	-276,00	-4%

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.
 Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

VII. CONSULTA PÚBLICA

La Consulta Pública se realizó de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N.º 7593) y los artículos 45 y 49 del Reglamento de la citada Ley (Decreto N.º 29732-MP).

De acuerdo con el informe IN-0321-DGAU-2024 de oposiciones y coadyuvancias de la Dirección General de Atención al Usuario, se informa, que de acuerdo con lo establecido en la publicación de consulta pública y vencido del plazo establecido, no recibió ninguna oposición.

VIII. CONCLUSIONES

1. Para la elaboración del presente informe, se utilizó la información aportada por Recope, tanto en los oficios P-0231-2024 del 10 de mayo de 2024, P-0244-2024 del 16 de mayo de 2024 y la información suministrada en el SIR, que se encontraba disponible al 30 de mayo de 2024.
2. De conformidad con la resolución RE-0024-JD-2022, en esta fijación extraordinaria de oficio se actualizaron las siguientes variables: 1. costo de adquisición de los productos, 2. Tipo de cambio, 3. Decreto Ejecutivo 42352 – MINAE, y 43576-MINAE, 4. Subsidios.
3. El mercado internacional experimentó los siguientes acontecimientos durante el periodo de análisis del presente estudio tarifario:

- *Tras la escalada de tensiones entre Israel e Irán que disparó los precios del petróleo, la situación se apaciguó durante el período analizado, provocando una caída en los precios.*
 - *Cabe destacar que las conversaciones sobre un posible alto al fuego entre Israel y Hamás contribuyeron a la disminución de los precios.*
 - *Por otro lado, la decisión de la Reserva Federal de mantener las tasas de interés, con la advertencia de que las elevadas cifras de inflación podrían retrasar su reducción, generó expectativas de una menor demanda de petróleo, lo que también influyó en la baja de precios.*
 - *Además, la Administración de Información Energética (EIA) informó un aumento de 7.3 millones de barriles en los inventarios de petróleo para la semana del 26 de abril.*
4. *Los costos de adquisición obtenidos para los principales productos, cuyas fechas abarcan desde el 12 de abril de 2024 hasta el 9 de mayo de 2024 son los siguientes: para el caso de la gasolina RON 95 se obtuvo un valor de ₡351,26 por litro, para la gasolina RON 91 fue de ₡342,47 por litro, mientras que para el diésel el costo de adquisición obtenido es de ₡336,27 por litro. El costo de adquisición del resto de productos se detalló en el informe.*
 5. *Durante el periodo de cálculo, el tipo de cambio promedio de venta para el sector público no bancario del colón respecto al dólar (colones CRC/dólares USA), publicado por el Banco Central de Costa Rica, fue de ₡509,61, el cual si se compara con el utilizado en la fijación extraordinaria anterior ₡503,97 registró una depreciación de 5,64 colones por dólar. Las apreciaciones favorecen la reducción de precios, mientras que las depreciaciones presionan al alza, debido a que las compras se realizan en dólares.*
 6. *En la determinación del subsidio de Política Sectorial (Decreto Ejecutivo 39437-MINAE) para los precios de gas licuado de petróleo, bunker, asfalto y emulsión asfáltica, se da cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 42352 – MINAE por medio cual se elimina el jet-fuel como producto subsidiador, así como al decreto 43576-MINAE por medio se elimina el subsidio establecido al asfalto y la emulsión asfáltica.*
 7. *Como resultado de la aplicación de los subsidios, el monto del subsidio total de la flota pesquera nacional no deportiva asciende a ₡40,30 millones a trasladar en junio de 2023 y en el caso del subsidio relacionado con la Política Sectorial el monto total a subsidiar asciende a ₡3 288,42 millones.*
 8. *Las principales cadenas de distribución de los combustibles variarán con respecto a los precios vigentes, como se muestra:*

**PRECIOS CONSUMIDOR EN ESTACION DE SERVICIO
-COLONES POR LITRO-**

Productos	Precio sin IVA por transporte		Precio con IVA por transporte		Variación con impuesto	
	RE-0040-IE-2024	Propuesto	RE-0040-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024		ET-031-2024			
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	740,80	735,50	742,00	737,00	-5,00	-0,67%
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	719,77	720,80	721,00	722,00	1,00	0,14%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	622,71	609,41	624,00	611,00	-13,00	-2,08%
Keroseno ⁽¹⁾	553,90	550,31	556,00	552,00	-4,00	-0,72%
Av-Gas ⁽²⁾	935,10	938,67	935,00	939,00	4,00	0,43%
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	605,57	600,96	606,00	601,00	-5,00	-0,83%
Jet fuel A ⁽²⁾	623,39	623,40	623,00	623,00	0,00	0,00%

(1) El precio de las gasolinas súper y plus 91, diésel y keroseno, incluye un margen de comercialización total de ¢56,6810/litro y flete promedio de ¢12,773/litro. El precio vigente para los combustibles fue aprobado mediante la RE-0070-IE-2021 ET-088-2021.

(2) El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ¢17,265 / litro.

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

**PRECIOS CONSUMIDOR GLP EN ESTACIÓN DE SERVICIO Y A GRANEL
-colones por litro-**

Producto ⁽¹⁾	Precio Envasador Tanques fijos ⁽²⁾		Precio en estación ⁽¹⁾		Variación del precio estaciones de servicio	
	RE-0040-IE-2024	Propuesto	RE-0040-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024		ET-031-2024			
LPG mezcla 70-30	221,29	208,32	278	265	-13	-4,68%
LPG rico en propano	333,73	333,73	390	390	0	0,00%

⁽¹⁾ Incluye el margen de envasador de ¢59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023 y 52,377/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RE-0038-IE-2021 (ET-012-2021) del 9 de junio de 2021.

⁽²⁾ Precios máximos de venta.

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

PRECIOS COMERCIALIZADOR GLP EN CILINDROS DE 25 LIBRAS
(mezcla propano-butano)
-colones -

Producto	Cilindro de 11,34 kg (25 lb)		Variación	
	RE-0040-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024			
LPG mezcla 70-30	7 534,00	7 258,00	-276,00	-4%

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope. Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

[...]

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

POR TANTO
LA INTENDENCIA DE ENERGÍA
RESUELVE:

- I. Fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos, según el siguiente detalle:
- a. Precios en planteles de abasto:

Productos	Precio sin impuesto	Precio con impuesto (3)
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	394,30	666,05
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	391,60	651,35
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	386,21	539,96
Diésel marino	898,27	1 052,02
Keroseno ⁽¹⁾	406,86	480,86
Búnker ⁽²⁾	267,21	292,21
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	308,45	333,45
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	292,06	317,06
IFO 380 ⁽²⁾	575,38	575,38
Diésel pesado o gasoleo ⁽²⁾	344,86	395,86
Av-Gas ⁽¹⁾	661,65	921,40
Jet fuel A-1 ⁽¹⁾	427,94	583,69
Jet fuel A ⁽¹⁾	450,38	606,13
Nafta Pesada ⁽¹⁾	375,53	413,28

(1) Para efecto del del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante resolución RE-0124-IE-2020 publicada en el Alcance Digital 329 a La Gaceta 294 del 16 de diciembre de 2020 (ET-026-2020).

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

(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, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

b. Precios en planteles de abasto por masa:

Precios plantel Recope por masa (colones por kg)

Productos	Precio con impuesto por litro ⁽²⁾	Densidad de referencia	Precio con impuesto por masa
Búnker ⁽¹⁾	292,21	989,85	295,21
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	333,45	929,22	358,85
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	317,06	969,55	327,02
Asfalto ⁽¹⁾	392,37	1 026,00	382,42
Asfalto PG-64-22 ⁽¹⁾	374,01	1 026,50	364,46
Asfalto AC-10 ⁽¹⁾	397,00	1 025,34	387,19
Emulsión asfáltica rápida ⁽¹⁾	256,04	1 007,00	254,26
Emulsión asfáltica lenta ⁽¹⁾	245,13	1 009,67	242,79
LPG (mezcla 70-30)	148,46	530,85	279,66
LPG (rico en propano)	273,87	507,50	539,65

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

(2) 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, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

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

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

Producto	Precio Plantel sin impuesto
Gasolina RON 91	351,63
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	345,65

(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

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

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

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

Producto	Precio sin IVA/ transporte	IVA por transporte⁽³⁾	Precio con IVA/transporte ⁽⁴⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	735,50	1,66	737,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	720,80	1,66	722,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	609,41	1,66	611,00
Keroseno ⁽¹⁾	550,31	1,66	552,00
Av-Gas ⁽²⁾	390,41	-	390,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	938,67	-	939,00
Jet fuel A ⁽²⁾	600,96	-	601,00

(1) El precio final contempla un margen de comercialización de ₡56,6810/litro y flete promedio de 12,773/litro, el IVA por transporte se muestra en la columna por separado, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 y RE-0124-IE-2020, (ET-012-2021 y ET-026-2020), respectivamente.

(2) El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ₡17,265/litro, establecido mediante resolución RE-0124-IE-2020 (ET-026-2020).

(3) Corresponde al 13% de IVA sobre el flete promedio.

(4) Redondeado al colón más próximo.

e. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final- por litro:

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

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Gasolina RON 95	669,80
Gasolina RON 91	655,10
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	543,71
Keroseno	484,61
Bunker	295,96
Diésel pesado o gasóleo	399,61
Nafta pesada	417,03

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

f. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final- por kilogramo

**Precios del distribuidor de combustibles sin punto fijo
al consumidor final
(colones por kilogramo)**

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Bunker	299,00
Asfalto	386,08
Asfalto PG-64-22	387,89
Asfalto AC-10	390,85
Emulsión asfáltica rápida (RR)	257,99
Emulsión asfáltica lenta (RL)	246,50

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

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

Nota: Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

g. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- 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		
	envasador ⁽²⁾	distribuidor de cilindros ⁽³⁾	comercializador de cilindros ⁽⁴⁾
Tanques fijos <i>-por litro-</i>	208,32	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 782,00	2 304,00	2 906,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 559,00	4 604,00	5 805,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 450,00	5 756,00	7 258,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	6 232,00	8 060,00	10 163,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	7 118,00	9 207,00	11 609,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	8 009,00	10 360,00	13 062,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	10 682,00	13 816,00	17 421,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	17 800,00	23 024,00	29 030,00
Estación de servicio mixta (<i>por litro</i>) ⁽⁵⁾		(*)	265,00

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

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

(2) Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindros de GLP de ₡61,131/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2024 del 28 de febrero de 2024 (ET-009-2024).

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindros de GLP de ₡70,294/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2024 del 28 de febrero de 2024 (ET-009-2023).

(5) Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023 y 56,681/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 del 14 de junio de 2021. (ET-027-2018 y ET-012-2021 respectivamente).

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante *oficios P-0231-2024 y P-0244-2024*.

h. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- 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		
	envasador ⁽²⁾	distribuidor de cilindros ⁽³⁾	comercializador de cilindros ⁽⁴⁾
Tanques fijos -por litro-	333,73	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	2 986,00	3 532,00	4 161,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	5 964,00	7 057,00	8 313,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	7 457,00	8 823,00	10 394,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	10 443,00	12 356,00	14 555,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	11 929,00	14 114,00	16 627,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	13 422,00	15 880,00	18 707,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	17 900,00	21 179,00	24 949,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	29 829,00	35 293,00	41 575,00
Estación de servicio mixta-por litro- ⁽⁵⁾		(*)	390,00

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

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

(2) Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindros de GLP de ₡61,131/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2024 del 28 de febrero de 2024 (ET-009-2024).

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindros de GLP de ₡70,294/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2024 del 28 de febrero de 2024 (ET-009-2023).

(5) Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre y 56,681/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 del 14 de junio de 2021. (ET-027-2018 y ET-012-2021 respectivamente).

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante *oficios P-0231-2024 y P-0244-2024*.

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

Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas y Jet fuel A-1 sin impuesto

Producto	€/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	313,22	542,66
Jet fuel A	335,66	565,09
Av-gas	559,74	763,56
IFO 380	526,01	624,74
Tipo de cambio	€509,61	

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas y Jet fuel A-1 con impuesto

Producto	€/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	468,97	698,41
Jet fuel A	491,41	720,84
Av-gas	819,49	1 023,31
IFO 380	526,01	624,74
Tipo de cambio	€509,61	

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

- II.** Solicitar a los diversos operadores que brindan los servicios públicos relacionados con los precios finales que se determinan en este estudio, que cumplan las condiciones de calidad, cantidad, confiabilidad, oportunidad y confiabilidad en el suministro de dichos servicios públicos.
- III.** Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021 celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución los anexos del informe técnico IN-0078-IE-2024 del 3 de junio de 2024, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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. Los recursos ordinarios podrán presentarse ante la Intendencia de Energía, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

De acuerdo con el artículo 346 de la LGPA, 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

ANEXOS

ANEXO 1

Precios al consumidor final en planel de Recope -colones por litro-

Productos	Precio sin Impuesto		Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0040-IE-2024	Propuesto	RE-0040-IE-2024	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024		ET-031-2024			
Gasolina RON 95 ¹	399,60	394,30	671,35	666,05	-5,30	-0,79%
Gasolina RON 91 ¹	390,57	391,60	650,32	651,35	1,03	0,16%
Gasolina RON 91 pescadores ^{1 y 3}	351,63	351,63	351,63	351,63	0,00	0,00%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	399,51	386,21	553,26	539,96	-13,30	-2,40%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre (pescadores) ^{1 y 3}	359,98	345,65	359,98	345,65	-14,33	-3,98%
Diésel marino	898,27	898,27	1052,02	1 052,02	0,00	0,00%
Keroseno ¹	410,45	406,86	484,45	480,86	-3,59	-0,74%
Búnker ²	251,40	267,21	276,40	292,21	15,82	5,72%
Búnker Térmico ICE ²	299,38	308,45	324,38	333,45	9,07	2,80%
Búnker Térmico ICE 2 ²	266,04	292,06	291,04	317,06	26,02	8,94%
IFO 380 ²	575,38	575,38	575,38	575,38	0,00	0,00%
Diésel pesado ²	340,40	344,86	391,40	395,86	4,46	1,14%
Av-gas ¹	658,08	661,65	917,83	921,40	3,57	0,39%
Jet fuel A-1 ¹	432,55	427,94	588,30	583,69	-4,62	-0,78%
Jet fuel A ¹	450,37	450,38	606,12	606,13	0,01	0,00%
Nafta pesada ¹	378,69	375,53	416,44	413,28	-3,16	-0,76%

(1) Para efecto del del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante la RE-0124-IE-2020 del 10 de diciembre de 2020. (ET-026-2020).

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

Precios a Flota Pesquera Nacional exentos del impuesto único.

(3) RE-0002-IE-2022 publicada en el Alcance 5 de la Gaceta 8 del 14 de enero de 2022 (ET-008-2022)

ANEXO 2

Precios comercializador sin punto fijo -colones por litro-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0040-IE-2024	Con ajuste ⁽¹⁾	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024			
Gasolina RON 95	675,10	669,80	-5,30	-0,78%
Gasolina RON 91	654,07	655,10	1,03	0,16%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	557,01	543,71	-13,30	-2,39%
Keroseno	488,20	484,61	-3,59	-0,74%
Bunker	280,15	295,96	15,82	5,65%
Diésel pesado o gasóleo	395,15	399,61	4,46	1,13%
Nafta pesada	420,19	417,03	-3,16	-0,75%

⁽¹⁾ Incluye un margen total de 3,746 colones por litro.

Se excluye el IFO 380, el Gas Licuado del Petróleo, el Av-gas y el Jet A-1 general de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta 235 de 5 de diciembre de 2003 y voto 2005-02238 del 2 de marzo de 2005 de la Sala Constitucional.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

ANEXO 3

DESCUENTO MÁXIMO DE GAS LICUADO DE PETROLEO (MEZCLA 70/30) POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE DISTRIBUCION (incluye impuesto único) (en colones por cilindro)

Tipos de envase	Envasador		Distribuidor		Comercializador	
	Margen Absoluto	Descuento máximo	Margen Absoluto	Descuento máximo	Margen Absoluto	Descuento máximo
Cilindro 4,54 kg -10 libras-	511,94	66,55	522,81	67,97	601,17	78,15
Cilindro 9,07 kg -20 libras-	1 022,75	132,96	1 044,47	135,78	1 201,02	156,13
Cilindro 11,34 kg -25 libras-	1 278,72	166,23	1 305,87	169,76	1 501,61	195,21
Cilindro 15,88 kg -35 libras-	1 790,66	232,79	1 828,68	237,73	2 102,79	273,36
Cilindro 18,14 kg -40 libras-	2 045,50	265,92	2 088,94	271,56	2 402,05	312,27
Cilindro 20,41 kg -45 libras-	2 301,47	299,19	2 350,34	305,54	2 702,64	351,34
Cilindro 27,22 kg -60 libras-	3 069,38	399,02	3 134,55	407,49	3 604,40	468,57
Cilindro 45,36 kg -100 libras-	5 114,89	664,94	5 223,49	679,05	6 006,44	780,84

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep

Anexo 4

Precios al consumidor final en plattel de Recope -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0040-IE-2024	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024			
Búnker ¹	279,09	295,21	16,12	5,78%
Búnker Térmico ICE ¹	349,08	358,85	9,77	2,80%
Búnker Térmico ICE 2 ¹	299,32	327,02	27,70	9,25%
Asfalto ¹	374,44	382,42	7,98	2,13%
Asfalto PG-64-22 ¹		364,46		
Asfalto AC-10 ¹	378,43	387,19	8,76	2,31%
Emulsión asfáltica rápida RR ¹	248,29	254,26	5,98	2,41%
Emulsión asfáltica lenta RL ¹	237,47	242,79	5,31	2,24%
LPG -mezcla 70-30 ²	304,08	279,66	-24,43	-8,03%
LPG -rico en propano ²	539,65	539,65	0,00	0,00%

(1) Para efecto del del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante la RE-0124-IE-2020 del 10 de diciembre de 2020. (ET-026-2020).

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en resolución RE-0074-IE-2019 del 15 de octubre de 2019 publicada en el Alcance digital 224 a La Gaceta 197 del 17 de octubre de 2019 (ET-032-2019).

Precios a Flota Pesquera Nacional exentos del impuesto único.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficios P-0231-2024 y P-0244-2024.

**Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.*

Anexo 5

Precios comercializador sin punto fijo -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0040-IE-2024	Con ajuste ⁽¹⁾	Absoluta	Porcentual
	ET-031-2024			
Bunker	282,88	299,00	16,12	5,70%
Asfalto	378,09	386,08	7,99	2,11%
Asfalto PG-64-22		387,89		
Asfalto AC-10	382,09	390,85	8,76	2,29%
Emulsión asfáltica rápida (RR)	252,01	257,99	5,98	2,37%
Emulsión asfáltica lenta (RL)	241,19	246,50	5,32	2,20%

⁽¹⁾ Incluye un margen total de 3,746 colones por litro.

Se excluye el IFO 380, el Gas Licuado del Petróleo, el Av-gas y el Jet A-1 general de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta 235 de 5 de diciembre de 2003 y voto 2005-02238 del 2 de marzo de 2005 de la Sala Constitucional.

*Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

Anexo 6 Información enviada por Recope

Anexo 7 Cálculos de la IE

Mario Mora Quirós, Intendente.—1 vez.—Solicitud N° 514930.—(IN2024871183).

Edgar Soto