

ALCANCE N° 180 A LA GACETA N° 209

Año CXLVI

San José, Costa Rica, jueves 7 de noviembre del 2024

175 páginas

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0076-IT-2024

San José, a las 09:45 horas del 29 de octubre de 2024

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN RE-0042-IT-2024 DEL 24 DE JULIO DE 2024, CORRESPONDIENTE A LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA BUSES METRÓPOLI S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 307 DESCRITA COMO CARTAGO-COT-SAN JOSÉ-VOLCÁN IRAZÚ-CARTAGO-TIERRA BLANCA-POTRERO CERRADO-SANATORIO-CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUÁ-LA PASTORA.

EXPEDIENTES ET-027-2024, ET-063-2024

RESULTANDOS:

- I. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance 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 N°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 Buses Metrópoli 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 307: Cartago-Cot-San José-Volcán Irazú-Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio-Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora, según el artículo 7.1.11 de la Sesión Ordinaria 74-2021 del 28 de setiembre de 2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) (folio 02).
- 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 la incorporación de 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 307 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 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.
- XVIII.** 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 (folio 548).
- XIX.** El 17 de abril de 2024, la empresa Buses Metrópoli S.A., representada por la señora Rebeca Corella Rodríguez en calidad de presidente, con la representación judicial y extrajudicial de la citada sociedad anónima (folios 19 al 20), presentó ante la Aresep una solicitud de ajuste tarifario ordinario sobre las tarifas vigentes de la ruta 307 (folios 2 al 20).
- XX.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Previsión AP-0043-IT-2024 del 22 de abril 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 RE-0100-JD-2023 (folios 51 al 57).
- XXI.** El Auto de Previsión AP-0043-IT-2024 se notificó a la petente el 22 de abril de 2024, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual feneció el 7 de mayo de 2024 (folios 59 al 60).
- XXII.** El 30 de abril de 2024, la empresa Buses Metrópoli S.A. solicitó extensión del plazo para presentar la información requerida en el Auto de Previsión AP-0043-IT-2024 (folio 69).

- XXIII.** El 30 de abril de 2024, la Intendencia de Transporte mediante el oficio OF-0440-IT-2024 rechazó la ampliación del plazo solicitado debido a falta de motivación (folios 70 al 71). El oficio fue notificado el 30 de abril de 2024, por lo que el plazo para responder el AP-0043-IT-2024 se conservó, feneciendo el 7 de mayo de 2024 (folios 73 al 74).
- XXIV.** El 6 de mayo del 2024, la empresa Buses Metrópoli S.A. solicitó nuevamente extensión del plazo para presentar la información requerida en el Auto de Prevención AP-0043-IT-2024 (folio 75).
- XXV.** El 7 de mayo de 2024, la Intendencia de Transporte mediante el oficio OF-0463-IT-2024 otorgó un plazo de 5 días hábiles adicionales contados a partir del 8 de mayo de 2024 (folio 76). El oficio fue notificado el 7 de mayo de 2024, por lo que el plazo feneció el 14 de mayo de 2024 (folios 78 al 79).
- XXVI.** El 14 de mayo de 2024, la empresa Buses Metrópoli S.A. remitió la información requerida en el Auto de Prevención AP-0043-IT-2024 (folios 80 al 201).
- XXVII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0509-IT-2024 del 17 de mayo de 2024, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 254 al 256).
- XXVIII.** El 17 de mayo de 2024 mediante memorando ME-0364-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 Buses Metrópoli S.A. para la ruta 307 (folios 257 al 258).
- XXIX.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto Ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia pública se realizó el 22 de mayo de 2024 en La Gaceta N°91 y el 24 de mayo de 2024 en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja (folio 276).
- XXX.** La audiencia pública modalidad virtual se realizó el 25 de junio de 2024, 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-027-2024>
- XXXI.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0405-DGAU-2024 del 1° de julio de 2024 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 316 al 317) y el acta de la audiencia pública virtual emitida

bajo el documento AC-0430-DGAU-2024 (folios 293 al 314) del 28 de junio de 2024, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

- XXXII.** La Intendencia de Transporte realizó una verificación sobre el uso de los terrenos señalados por Buses Metrópoli S.A. para la prestación del servicio público, según consta en el informe IN-0200-IT-2024 del 19 de julio de 2024 (folios 318 al 321).
- XXXIII.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0205-IT-2024 del 24 de julio de 2024 (folios 490 al 601).
- XXXIV.** Por medio de la resolución RE-0042-IT-2024 del 24 de julio de 2024, publicada en el Alcance N°135 a La Gaceta N°141 del 1 de agosto de 2024, se resolvió la solicitud de fijación tarifaria de la ruta 307 (folios 675 al 730).
- XXXV.** El 30 de julio de 2024 la empresa Buses Metrópoli S.A. presentó recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución RE-0042-IT-2024 del 24 de julio de 2024 (folio 673).
- XXXVI.** El 21 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0101-JD-2024 publicada en el Alcance N°144 a La Gaceta N°155 del 23 de agosto de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora declaró la nulidad absoluta de la resolución RE-0006-JD-2024, la cual trataba sobre la regla de redondeo de las tarifas finales, y declaró, entre otras, la nulidad absoluta de la resolución RE-0042-IT-2024 (Anexo 1_IN-0307-IT-2024).
- XXXVII.** El 23 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0110-JD-2024 publicada en el Alcance N°152 a La Gaceta N°163 del 4 de setiembre de 2024, la Junta Directiva de la Aresep dictó adición y aclaración sobre lo dispuesto en la resolución RE-0101-JD-2024 en relación con las nulidades absolutas sobrevenidas de resoluciones tarifarias de esta Intendencia (Anexo 2_IN-0307-IT-2024).
- XXXVIII.** El 29 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0052-IT-2024 publicada en el Alcance N°154 a La Gaceta N°165 del 6 de setiembre de 2024 (folios 84 al 177, ET-063-2024), se resolvió la fijación tarifaria extraordinaria del servicio de autobús correspondiente al segundo semestre de 2024.
- XXXIX.** Mediante la resolución RE-0075-IT-2024 del 28 de octubre de 2024, la Intendencia de Transporte, resolvió el recurso de revocatoria presentado por la empresa Buses Metrópoli S.A. contra la resolución RE-0042-IT-2024 (corre agregado al expediente).

- XL.** A partir de lo resuelto por la Junta Directiva de la Aresep en las resoluciones RE-0101-JD-2024 del 21 de agosto de 2024 y RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024, en la que se decretó la nulidad absoluta sobrevenida de la resolución RE-0042-IT-2024, lo procedente es retrotraer el trámite al momento procesal oportuno, sea este la emisión de la resolución tarifaria anulada, a fin de que se considere la aplicación del criterio de redondeo de tarifas finales conforme a la metodología tarifaria vigente y el análisis de si aplicara algún reconocimiento tarifario sobrevenido de la anulación. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada nuevamente por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0307-IT-2024 del 29 de octubre de 2024 (corre agregado al expediente).
- XLI.** 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.
- XLII.** 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-0205-IT-2024 del 24 de julio de 2024, que sirve de base para el presente acto administrativo.
- XLIII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0307-IT-2024 del 29 de octubre 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 Sobre los Por Tanto IV y VII de la RE-0101-JD-2024

La Junta Directiva de Aresep, en los Por Tanto IV y VII de la resolución RE-0101-JD-2024 dispuso, considerando lo adicionado y aclarado en la resolución RE-0110-JD-2024, lo siguiente:

“(...)

IV. Declarar la nulidad absoluta sobrevenida de las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, dicha nulidad sobrevenida, surtirá efecto a partir del hecho que las motive, es decir, hacia futuro (ex nunc).

(...)

VII. Instruir a la Intendencia de Transporte, para que en el ejercicio de sus competencias regulatorias según lo dispuesto en los numerales 17 y 20 del “Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF)”, analice en relación con las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, si debe realizarse algún reconocimiento tarifario sobrevenido de la anulación y proceda si fuere el caso, en aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología ordinaria vigente, a resolver los estudios tarifarios ordinarios asociados a esas resoluciones considerando el citado reconocimiento, para tales efectos; lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución.

(...)”

En virtud de lo resuelto por la Junta Directiva de la Aresep en las resoluciones RE-0101-JD-2024 del 21 de agosto de 2024 y RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024, y a partir de la nulidad absoluta sobrevenida de la resolución RE-0042-IT-2024, derivada únicamente de la nulidad de la modificación de la regla de redondeo de las tarifas finales, lo que corresponde es retrotraer el trámite al momento procesal oportuno, sea este la emisión de la resolución tarifaria anulada, por lo que se procede conforme a lo requerido seguidamente.

A.4 Última fijación tarifaria ordinaria y rezago tarifario:

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

En este caso particular, según los archivos y bases de datos que mantiene la Aresep, la ruta 307 tuvo la última fijación tarifaria ordinaria en el año 2006 según la resolución RRG-5344-2006 del 27 de enero de 2006 (folios 227 al 241 del expediente administrativo ET-160-2005), donde se ajustaron las tarifas de la referida ruta.

Como puede observarse, la ruta 307 fue objeto de una revisión de los costos operativos que incluyen los cambios en el esquema operativo autorizados por el MOPT-CTP y las inversiones realizadas para la prestación del servicio público por medio de una fijación tarifaria ordinaria hace 18 años, a pesar de que el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593, establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. 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 probable que se obtenga como resultado una variación 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 necesarios 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 para la ruta, además es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos estimados 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 las variables autorizadas de operación vigentes y los cálculos realizados para el ajuste tarifario están conformes con la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), 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 de servicio al costo y equilibrio financiero y equilibrando así los intereses de los usuarios y el prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, según lo dispuesto en la resolución RE-0100-JD-2023, se verificó el cumplimiento de obligaciones legales por parte de la empresa Buses Metrópoli S.A. al momento de la revisión de admisibilidad y en revisión de la respuesta al auto de prevención. En esas dos fases indicadas anteriormente se constató que el prestador 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, validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, obligaciones tributarias ante el Ministerio de Hacienda, aportes patronales al Banco Popular, Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el pago del canon de regulación, presentación del informe de quejas y denuncias y la remisión de información regulatoria a la Aresep (folios 62 al 68, 126 al 137 y 260 al 266).

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia absoluta	Diferencia porcentual
Volumen mensual de pasajeros movilizados (pasajeros)	130 779	138 249	7 470	5,71%
Distancia ponderada (km/carrera)	35,38	26,83	-8,55	-24,17%
Carreras mensuales (carreras)	2 093,62	2 093,62	0,00	0,00%
Flota autorizada (unidades)	12	11	-1	-8,33%
Tipo de cambio: Reglas tipo 1 (colones) ^{1/}	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Tipo de cambio: Estudio de calidad (colones)	533,12	533,12	0,00	0,00%
Precio combustible (colones)	647,86	647,86	0,00	0,00%
Tasa de rentabilidad: Reglas tipo 1 (%) ^{1/}	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Tasa de rentabilidad: Reglas tipo 2 (%)	11,58	11,58	0,00	0,00%
Valor ponderado del bus (colones)	90 912 979	94 563 250	3 650 270	4,02%
Edad promedio de la flota (años)	3,08	2,73	-0,36	-11,55%

^{1/} No aplica dado que todas las unidades son clasificadas con Regla tipo 2

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 para el estudio tarifario, como puede observarse, puede provenir de 4 posibles mecanismos o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de algún 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 mensuales 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.*

Adicionalmente, en la sección 4.8.3. de la metodología vigente se indica lo siguiente:

“(…)

4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta

El procedimiento para el cálculo de tarifas por fraccionamiento de una ruta depende del nivel de desagregación de la información de volumen de pasajeros con el que se cuente. En caso de que el nivel más bajo del volumen mensual de pasajeros sea por ramal o ruta, se calculará un porcentaje de variación en la tarifa que aplicará a todo el pliego tarifario vigente de la respectiva ruta, mientras que si se cuenta con el volumen mensual de pasajeros de cada uno de los fraccionamientos se muestra el procedimiento para calcular la matriz tarifaria de cada uno de los ramales de la ruta respectiva.

(…)”

La estructura tarifaria vigente de la ruta 307 presenta fraccionamientos tarifarios, por lo que es necesario tomar en consideración lo indicado en el apartado 4.8.3. de la metodología tarifaria ordinaria vigente. Se indica asimismo que entre los mecanismos disponibles para el presente estudio tarifario se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros aceptado por la Aresep para el ramal de Cartago – Cot aceptado mediante el memorando ME-0525-IT-2024 y otro estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por la Aresep a nivel de fraccionamientos tarifarios para los restantes tres ramales de la ruta, dicha aceptación se dio mediante el oficio OF-0761-IT-2024 (folio 565).

A continuación, se detallan las posibles fuentes de información según el orden de priorización:

C.1.1.1 Validación de los datos del SCP y estadísticas mensuales

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 17 de abril de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período abril 2023 a marzo 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
307	Cartago-Cot	Completo	Completo
307	Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Completo	Completo
307	Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	Completo	Completo
307	San José-Cartago-Volcán Irazú	Completo	Completo

Basándose en lo indicado en la sección 4.11.2 de la metodología tarifaria vigente, la información está completa. No obstante, como se puede constatar en el folio 260, existen datos depurados que no fueron cargados al SIR dentro del plazo máximo de 10 días hábiles posteriores a la fecha de la prestación del servicio, 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 vigente. 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 que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 o las estadísticas mensuales 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 (folios 566 al 573).

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 abril 2023 a marzo 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 (7.2.1)	Información completa (7.2.2)	Información precisa (7.2.3)	Datos consistentes (7.2.1)	Datos con comportamiento aleatorio (7.2.4)	¿Se pueden validar las estadísticas?
307	Cartago-Cot	Sí	Sí	NO	Sí	Sí	NO
307	Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Sí	Sí	NO	Sí	Sí	NO
307	Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	Sí	Sí	NO	Sí	Sí	NO
307	San José-Cartago-Volcán Irazú	Sí	Sí	NO	Sí	Sí	NO

En resumen, se tiene que ninguno de los cuatro ramales puede ser sometidos al proceso de validación estadística debido a que no cumplen con el criterio de información precisa en la verificación de consistencia lógica y técnica establecido en la metodología tarifaria ordinaria. El detalle del proceso de verificación de la consistencia para cada uno de los ramales se encuentra en el archivo Excel (folio 574).

Por lo anterior, no es posible utilizar los mecanismos “a” y “b”, por lo que se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es obteniendo la información del estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.

C.1.1.2 Estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por el CTP

El presente análisis, cuenta con dos estudios técnicos de cantidad de pasajeros aceptado por la Aresep. El primero corresponde al informe IN-0201-2024 del 22 de julio de 2024, aceptado por el Intendente de Transporte a.í. mediante oficio OF-0761-IT-2024 del 23 de julio de 2024

(folio 565) para los ramales Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio, Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y San José-Cartago-Volcán Irazú, y el segundo estudio corresponde al informe IAA-0042-2024 del 10 de julio de 2024, aceptado por el Intendente de Transporte a.í. mediante memorando ME-0525-IT-2024 del 12 de julio de 2024 (folio 565) para el ramal Cartago-Cot, los cuales están vigentes pues cuentan con menos de 3 años desde su aprobación o aceptación, por lo que son utilizados en este análisis tarifario.

En dichos estudios se cuenta con la información de pasajeros movilizados por fraccionamiento tarifario, tal y como se establece en el apartado 4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta, de la metodología tarifaria ordinaria vigente. De esta forma, se tomarán para el presente análisis los siguientes datos:

Descripción fraccionamiento tarifario	Volumen mensual pasajeros movilizados por fraccionamiento
San José-Volcán Irazú	10
San José-Tierra Blanca	679
Cartago-Sanatorio	59 768
Cartago-Volcán Irazú	1 607
Cartago-Cot	76 183

De dichos estudios técnicos se desprende también el dato de pasajeros movilizados por mes a nivel de ramal de la ruta 307:

Descripción ramal	Volumen mensual pasajeros movilizados
Cartago-Cot	76 183
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	50 218
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	9 869
San José-Cartago-Volcán Irazú	1 979

Según el cuadro anterior, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a 138 249 pasajeros mensuales.

C.1.2 Distancia

Según la metodología tarifaria ordinaria 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).”

Las distancias de los ramales aprobadas por el CTP constan en el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 66-2020 del 25 de agosto de 2020 (folio 575), acuerdo mediante el cual se corrigieron las distancias señaladas en el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1° de octubre de 2019 (folio 200). Sin embargo, dichas distancias se encuentran a nivel de ramal y siendo que para algunos de los ramales se propone establecer fraccionamientos tarifarios, es necesario disponer de las distancias de dichos fraccionamientos. Por lo tanto, para los ramales que se propone establecer tarifa única (sin fraccionamientos) se consideran las distancias contenidas en el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 66-2020; mientras que para los ramales que se propone establecer fraccionamientos tarifarios se consideran las distancias determinadas por la Aresep y contenidas en el informe IN-0202-IT-2024 del 23 de julio de 2024 (folio 576), según los recorridos autorizados mediante acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1° de octubre de 2019 (folio 200).

En resumen, el detalle de distancias es el siguiente:

Descripción ramal	Distancia (km)		
	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Carrera
Cartago-Cot	9,10	9,00	18,10
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	16,90	16,50	33,40
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	33,68	33,26	66,94
San José-Cartago-Volcán Irazú	56,11	56,24	112,35

Por lo tanto, la distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal según el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 46-2023 del 1° de noviembre de 2023 (folio 3), para el presente estudio se usará un dato de 26,83 km por carrera (13,41 km por viaje).

Además, según el informe acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1° de octubre de 2019, la ruta 307 cuenta con un 100% de superficie de rodamiento pavimentado, por lo cual no debe realizarse ningún ajuste a los costos asociados a la distancia por la condición de la superficie de rodamiento.

Ahora bien, para el cálculo tarifario, dado que la información del volumen de pasajeros se encuentra a nivel de fraccionamiento, es necesaria la distancia de cada fraccionamiento. Al tener fraccionamientos compartidos en uno o más ramales, estas distancias ponderadas fueron calculadas a partir de lo indicado en el informe IN-0202-IT-2024 del 23 de julio de 2024 y el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 66-2020 del 25 de agosto de 2020.

Los cálculos de las distancias ponderadas de cada fraccionamiento se encuentran en el folio 577, el resumen es el siguiente:

Descripción fraccionamiento	Distancia por viaje del fraccionamiento (km)
San José-Volcán Irazú	56,18
San José-Tierra Blanca	35,77
Cartago-Sanatorio	16,88 ^{1/}
Cartago-Volcán Irazú	34,47 ^{1/}
Cartago-Cot	9,07 ^{1/}

^{1/} Corresponde a una distancia ponderada por la cantidad de carreras al pertenecer a dos o más recorridos autorizados (folio 577).

C.1.3 Carreras

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

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CMr) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CMrl), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP”.

(…)”

Basado en los horarios autorizados mediante acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 46-2023 del 1° de noviembre de 2023 (folio 3), se calcula una cantidad mensual de carreras autorizadas para la ruta 307. El detalle es el siguiente:

Descripción ramal	Carreras mensuales autorizadas
Cartago-Cot	1 256,61
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	715,27
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	91,31
San José-Cartago-Volcán Irazú	30,44

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se considera el dato de 2.093,62 carreras mensuales.

Además, según los recorridos aprobados por el CTP en el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 46-2023 del 1° de noviembre de 2023, solamente el ramal San José-Cartago-Volcán Irazú tiene dentro de su recorrido el cobro por concepto de peaje (Ruta Nacional 2). Ninguno de los recorridos requiere el cobro de transbordador (pago de ferry).

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

Respecto a la cantidad de unidades autorizadas, según la metodología tarifaria ordinaria 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).

En 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 vigente, la flota autorizada para la empresa vigente al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud tarifaria, la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-OF-0326-2024 del 14 de marzo de 2024 (folio 3). La clasificación de esas unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0081-2024 del 19 de abril de 2024 (folio 200). El detalle es el siguiente:

#	N° Placa	Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	CB 3013	2016	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
2	CB	2967	2017	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
3	CB	2968 ^{1/}	2017	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
4	CB	2969	2017	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
5	CB	3480	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
6	CB	3481	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
7	CB	3482	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
8	CB	3483	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
9	CB	3484	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
10	CB	3485	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
11	CB	3486	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
12	CB	3487	2023	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2

1/ Esta unidad no se consideran en el cálculo tarifario debido a que no tiene la inspección técnica vehicular vigente (folios 578 al 589).

Según consulta en el Registro Nacional (folios 590 al 601), las 12 unidades se encuentran a nombre de la empresa Buses Metrópoli S.A.

C.1.4.2 Valor de las unidades

La metodología tarifaria ordinaria 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 modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “4.Flota” (anexo 3).

El valor ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de \$94 563 250 por autobús.

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-DAC-OF-0326-2024 del 14 de marzo de 2024, indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% con la Ley N°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 resaltado no es del original)

Mediante consulta electrónica realizada por esta Intendencia el 24 de julio de 2024 en el portal web dispuesto por el Consorcio Dekra CR para ese fin, se revisó el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada para la ruta 307, con lo que se determinó que de las 12 unidades autorizadas 11 unidades presentan la revisión técnica vehicular vigente y en condiciones favorables, mientras que la unidad con placa CB-2968 presenta revisión técnica vehicular vencida (estuvo vigente hasta el 31 de marzo de 2024), por lo cual, dicha unidad es excluida del cálculo tarifario (folios 578 al 589).

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 2,73 años. En este punto es importante indicar que las 11 unidades autorizadas consideradas en el cálculo tarifario presentan antigüedad menor 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 tarifaria 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 cantidad de flota:

Categoría del operador	Flota autorizada al operador (autobuses)
Micro	De 1 a 5
Pequeño	De 6 a 15
Mediano	De 16 a 35
Grande	36 o más
<i>*Según clasificación establecida en la resolución RE-0083-JD-2023</i>	

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 17 de mayo de 2024 (folios 254 al 256). A ese momento, la última base de flota de ruta regular corresponde a la remitida por el CTP el 17 de mayo de 2024, (folio 550). De acuerdo con ese listado, la empresa Buses Metrópoli S.A. tenía autorizados 12 autobuses en ruta regular, de modo que el prestador se clasifica en la categoría de pequeña (flota de 6 a 15 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, todas las unidades autorizadas para brindar el servicio son clasificadas con reglas de cálculo tipo 2, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología tarifaria ordinaria vigente no se considera para esta variable al tenerse todos los valores de las unidades en colones.

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, se considera un tipo de cambio ponderado de 533,12 colones por dólar, según las fechas de las facturas presentadas por el operador.

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 diario 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^{α}) 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^{ν}) 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:

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

Donde:

tr^{ν} = 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.

(...)

Para las resoluciones de las fijaciones tarifarias ordinarias, se considerará la tasa de rentabilidad que haya estado vigente al día de la audiencia pública correspondiente al expediente tarifario específico.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ^{1/}	n.a.
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ^{2/}	11,58%

1/ No aplica dado que todas las unidades son clasificadas con Reglas tipo 2.

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 ordinaria 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 los registros que conserva esta Intendencia, es la evaluación de la calidad del servicio 2023 aprobada por la Junta Directiva del CTP en el artículo 7.5.19 de la Sesión Ordinaria 57-2023 del 18 de diciembre de 2023 (folio 3). Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folio 200, por lo que dicho monto será considerado en el presente estudio tarifario.

C.1.9 Terrenos empleados en la prestación del servicio público

La metodología tarifaria ordinaria 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 307 fue remitida por el prestador y visible a folios 3, 143 al 218 y 363 al 385. Se tiene en resumen lo siguiente:

Terreno	Finca	Municipalidad	Área total (m ²) ^{1/}	Área utilizada (m ²) ^{2/}	Valor (¢/m ²) ^{3/}	¿El operador es el propietario?
1	3-231128-000	Oreamuno	240,00	240,00	24 800	Sí
2	3-179786-000	Oreamuno	200,69	200,69	33 200	Sí
3	3-179785-000	Oreamuno	1 316,55	1 316,55	25 600	Sí

^{1/} Según consulta en la página web de Registro Nacional (folios 551 al 553).
^{2/} Según lo indicado por el operador (folio 3).
^{3/} Se obtiene de la información remitida en las certificaciones municipalidades al dividir el valor total del terreno entre el área según el Registro Nacional (folio 3).

A continuación, se presenta para cada una de las fincas el siguiente detalle:

- Finca 3-231128-000 (Oreamuno)

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de S&R Trustee Company S.R.L., en calidad de fiduciario, la cual se encuentra al día en el pago de impuestos de bienes inmuebles según lo indicado en la certificación de la Municipalidad de Oreamuno (folio 3). El terreno mide 240,00 metros cuadrados de los cuales la totalidad son utilizados para el servicio público según se indica en la solicitud tarifaria (folio 252) tal como fue determinado en el informe IN-0200-IT-2024. El terreno tiene un valor total de 5 952 000 colones según lo señalado en la certificación de la Municipalidad de Oreamuno (folio 3), lo que da como resultado un valor de 24 800,00 colones por metro cuadrado al dividir el valor total del terreno entre el área indicada por el Registro Nacional. De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este inmueble era la sociedad Buses Metrópoli S.A. (folios 109 al 125).

- Finca 3-179786-000 (Oreamuno)

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de S&R Trustee Company S.R.L., en calidad de fiduciario, la cual se encuentra al día en el pago de impuestos de bienes inmuebles según lo indicado en la certificación de la Municipalidad de Oreamuno (folio 3). El terreno mide 200,69 metros cuadrados de los cuales la totalidad son utilizados para el servicio público según se indica en la solicitud tarifaria (folio 252) tal como fue determinado en el informe IN-0200-IT-2024. El terreno tiene un valor total de 6 662 908 colones según lo señalado en la certificación de la Municipalidad de Oreamuno (folio 3), lo que da como resultado un valor de 33 200,00 colones por metro cuadrado al dividir el valor total del terreno entre el área indicada por el Registro Nacional. De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este inmueble era la sociedad Buses Metrópoli S.A. (folios 109 al 125).

- Finca 3-179785-000 (Oreamuno)

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de S&R Trustee Company S.R.L., en calidad de fiduciario, la cual se encuentra al día en el pago de impuestos de bienes inmuebles según lo indicado en la certificación de la Municipalidad de Oreamuno (folio 3). El terreno mide 1 316,55 metros cuadrados de los cuales la totalidad son utilizados para el servicio público según se indica en la solicitud tarifaria (folio 252) tal como fue determinado en el informe IN-0200-IT-2024. El terreno tiene un valor total de 33 703 680 colones según lo señalado en la certificación de la Municipalidad de Oreamuno (folio 3), lo que da como resultado un valor de 25 600,00 colones por metro cuadrado al dividir el valor total del terreno entre el área indicada por el Registro Nacional. De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este inmueble era la sociedad Buses Metrópoli S.A. (folios 109 al 125).

Sobre este particular de figura de fideicomiso, se han valorado distintas posturas jurídicas acerca de los contratos de fideicomisos de garantía, en especial lo indicado por la Procuraduría General de la República en la opinión jurídica OJ-087-2017 del 18 de julio de 2017, que señala:

“(..)

El contrato de fideicomiso es un negocio traslativo de la propiedad para disponer de bienes o derechos y cumplir con determinados fines. Con este tipo de contrato se crea un patrimonio autónomo pero imperfecto, pues quien lo administra tiene una capacidad de disposición reducida y limitada a los fines previamente establecidos en el contrato.

*El contrato de fideicomiso normalmente cuenta con tres partes: el fideicomitente quien es el propietario de los bienes o derechos que se traspasan; el **fiduciario** quien recibe los bienes para la realización de los fines lícitos establecidos en el acto constitutivo y, el **fideicomisario** o beneficiario del contrato de fideicomiso quien debe recibir los beneficios derivados del cumplimiento del encargo y eventualmente los bienes fideicomitidos al vencimiento del plazo estipulado.*

(..)

En el fideicomiso de garantía, el fiduciario detenta el bien como propietario, sin embargo, el dominio que se ejerce sobre los bienes dados en garantía es imperfecto. Por ello, el carácter de garantía que reviste la propiedad fiduciaria en relación con la

obligación principal es cautelar, por cuanto los bienes solo responden por la obligación principal (crédito) en caso de incumplimiento. Ello implica, que una vez pagada la deuda se extingue la propiedad fiduciaria y el fiduciario transmitirá la propiedad plena de los bienes a quien se hubiere designado en el contrato.

(...)” Lo subrayado es agregado.

En esta misma línea resulta de interés lo indicado por la Procuraduría General de la República en el dictamen C-103-2008 del 8 de abril de 2008, cuando analizó las implicaciones de la transmisión de bienes inmuebles que apareja la constitución de fideicomisos de garantía para obtener recursos por parte de administrados para el desarrollo de actividades sobre terrenos que son destinados para determinados usos o fines que resultan de interés para el Estado en el ejercicio de sus labores y objetivos:

“(…)

*En el fideicomiso de garantía el **fiduciante** asume la posición natural del deudor, quien mantiene la transmisión fiduciaria, entrega sus propios bienes en garantía. El fiduciario es la persona a quien se transmite el dominio fiduciario y que detenta el bien como propietario, pero con un dominio imperfecto o limitado, en el tanto debe disponer de los bienes dados en garantía dentro de los límites previstos en el contrato, de suerte tal que la transmisión de la propiedad se convierte en garantía para el acreedor. El **beneficiario** podrá ser una persona física o jurídica a la que el fiduciario pagará con lo producido por los bienes, en caso de que el deudor no cumpla con la obligación, y que normalmente ha de ser el acreedor garantizado con el fideicomiso. El **fideicomisario** es un cuarto sujeto a quien deben entregarse los bienes una vez finalizado el fideicomiso. Con esta finalidad también puede designarse al propio beneficiario.*

También en el fideicomiso de garantía priva el principio de autonomía patrimonial, en tanto los bienes dados en garantía resultan afectados única y exclusivamente a la finalidad prevista en el contrato, es decir para el cumplimiento de la obligación contraída.

(…)

Como lo analizamos supra, en el caso de la constitución de un fideicomiso de garantía, en el cual se traslada el derecho de disposición de los bienes, a una entidad bancaria, por ejemplo,

con la finalidad de garantizar un préstamo mercantil, la transmisión fiduciaria del terreno es temporal, en el entendido que la misma se mantiene en esa condición por el tiempo que dure la operación de crédito, y con la única condición de garantizar el efectivo pago de la obligación contraída.

Si bien es cierto mediante el contrato de fideicomiso de garantía se transfieren bienes (muebles o inmuebles) al fiduciario, con el encargo que ante el incumplimiento de la obligación del constituyente que se pretende garantizar, se proceda a la venta del bien a fin de cubrir el crédito al acreedor con el producto de la venta, es lo cierto que esa transmisión de propiedad no solo es temporal, sino que es imperfecta o limitada, en el tanto las facultades del fiduciario son únicamente aquellas que se han estipulado en el acto de constitución del fideicomiso, de suerte tal que a los bienes traspasados no puede dárseles un destino distinto al de servir de garantía durante el tiempo que dure la obligación de crédito, para que el mismo se realice en el eventual caso del incumplimiento de la obligación por parte del deudor, y tal condición debe quedar debidamente anotada al margen del asiento registral de los bienes traspasados en propiedad fiduciaria, según deriva del artículo 636 del Código de Comercio.

Podríamos afirmar entonces, que en tratándose del fideicomiso de garantía no se da una verdadera transmisión de la propiedad, de manera que la posesión, el goce y disfrute del mismo se mantiene en cabeza del fideicomitente, destinándola al uso ordinario que le corresponde, que en el caso de una empresa turística, sería el uso y destino turístico establecido en el respectivo contrato turístico; lo anterior por cuanto el carácter de garantía que reviste la propiedad fiduciaria respecto de la obligación principal – el crédito – es cautelar, con lo cual podemos afirmar, que al igual que sucede con cualquier otro tipo de garantía (prenda e hipoteca), el fideicomiso de garantía es accesorio.

(...)” Lo subrayado es agregado.

Es decir, el fideicomitente aunque durante el tiempo que dure el contrato de fideicomiso de garantía detenta un título de poseedor en precario sobre los inmuebles que conforman el patrimonio del fideicomiso, puede utilizar los mismos para los fines exclusivos determinados en el clausulado contractual, a la vez que se reconoce que el fiduciario aunque pasa a ser propietario registral de los inmuebles, lo es bajo una titularidad no plena sino limitada o imperfecta por su condición propia nacida de la naturaleza del contrato bajo estudio.

Aplicado lo anterior a la luz de la metodología tarifaria vigente (sección 4.6.2.d) se puede inferir que bajo estos términos de análisis que se viene desarrollando líneas atrás sobre el fideicomiso de garantía, la operadora (solamente en los casos en que haya sido el propietario anterior del inmueble dado en garantía -fideicomitente-) caería en asemejar su posesión en precario (se recalca, para efectos de la aplicación de la metodología tarifaria vigente) como el “propietario” de los inmuebles destinado para el servicio público y que son afectados a un fideicomiso de garantía, por esa titularidad limitada o imperfecta referida del fiduciario.

Es decir, para el caso nos encontramos ante un escenario donde los terrenos (en virtud del traslado imperfecto, temporal y cautelar derivado del fideicomiso en garantía) debe de asimilarse para efectos tarifarios a Buses Metrópoli S.A. como “propietario” de los inmuebles (al ser el fideicomitente que cedió temporalmente el terreno como garantía, que mantiene el uso y disfrute de éste al conservar su posesión y a su vez, lo dispone para el servicio público regulado de interés).

En resumen, para la determinación de la rentabilidad sobre el capital invertido en terrenos, se consideran las fincas 3-231128-000 (Oreamuno), 3-179786-000 (Oreamuno) y 3-179785-000 (Oreamuno), aplicando la regla establecida en la metodología tarifaria ordinaria vigente cuando se trata de inmuebles que son propiedad del prestador, es decir, la rentabilidad se calcula como la doceava parte del resultado de multiplicar el área reconocida por la tasa de rentabilidad por el valor del metro cuadrado (ecuación 65 de la metodología, Regla A).

La metodología tarifaria ordinaria vigente determina una cantidad máxima de metros cuadrados de terrenos que se reconocen a la ruta para la prestación del servicio público. Dicha área máxima se cuantifica para la totalidad de la ruta según el cuadro 37 de la metodología tarifaria ordinaria vigente. El área en metros cuadrados que se reconoce tarifariamente corresponde al valor menor entre el área máxima (cuadro 37 de la metodología) y lo indicado por el prestador. En este caso, como se evidencia en la hoja de cálculo que se adjunta a este informe, se considera para toda la ruta 307 el área indicada por la empresa (1 757,24 m²), ya que es menor al área máxima calculada (2 175,28 m²).

De acuerdo con la metodología tarifaria vigente y los criterios ahí establecidos, los cálculos para la determinación de la rentabilidad del capital invertido en terrenos se encuentran desarrollados en la pestaña “8.Estructura de costos” del anexo 3 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 de SINPE-TP.

En este caso, para la ruta 307 no se ha implementado 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 Sobre las competencias de Aresep

Es menester iniciar este acápite puntualizando que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189 ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley N°7593, la Aresep es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal.

Así conforme a lo establecido en el artículo 4 inciso f) de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593) uno de los objetivos primordiales de la Aresep es "(...) ejercer conforme lo dispuesto en esta Ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella (...)"

Asimismo, dicha ley en el artículo 5 (funciones) confiere a la Autoridad Reguladora la competencia y facultades legales para ejercer dicha regulación sobre los servicios públicos definidos en dicha norma, siendo el transporte público remunerado de personas (salvo el aéreo) uno de ellos y dentro de esos ubicamos la modalidad de autobús.

Ahora bien, conforme al artículo 6 del cuerpo normativo invocado, se establecen las obligaciones de la Autoridad Reguladora, para ejercer dichas competencias, encontrándonos en el inciso d) de este artículo la obligación de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

También y bajo ese pensamiento, es necesario señalar que esas fijaciones tarifarias deben obedecer al marco regulatorio estipulado en los artículos 3 inciso b) (servicio al costo) 31 (fijaciones de tarifas y precios) y 35 (acceso a estudios técnicos) de la citada ley, acompañados también del artículo 4 inciso a) punto 2 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (funciones y obligaciones de la Aresep), pues en ellos se asientan los parámetros, criterios y elementos centrales de las fijaciones de tarifas.

Es decir, la Aresep cuenta por ley con competencias exclusivas y excluyentes para fijar tarifas, siendo que, para realizar su fin, debe definir los elementos necesarios conforme a la ley para cumplir a cabalidad y bajo el principio del servicio al costo y el respeto al equilibrio financiero y el equilibrio entre los usuarios y los operadores, la tarifa adecuada vista y aplicada bajo la metodología vigente establecida por la Junta Directiva de la Aresep.

Esto anterior ya ha sido reconocido en muchos dictámenes por la Procuraduría General de la República, siendo uno de esos dictámenes el C-003-2002 del 7 de enero de 2002, que en lo que interesa resaltó:

“(...) comprende el control de precios o tarifas de los servicios”, que esa función “es exclusiva y excluyente de cualquier intervención respecto de los servicios que enumera el artículo 5 antes citado. Lo cual significa que ningún otro organismo, público o privado, puede intervenir en la fijación de las citadas tarifas” y además señaló que “la Autoridad no sólo fija cuál es la tarifa concreta del servicio público y, por ende, la retribución que recibirá el prestatario de parte de los usuarios del servicio, sino que define los elementos que, conforme a la ley, considerará para la fijación de las tarifas.

Tiene un poder normador sobre su propia competencia, que le permite imponer a los concesionarios del servicio las reglas que deben seguir para la fijación de la tarifa o, en su caso, para el ajuste tarifario. (...)”

Igualmente, en ese mismo sentido la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007, resolvió que las atribuciones legales a la Aresep “sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios”.

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 56 y 129 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227, (en adelante LGAP).

Además, debe cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la LGAP, en cuanto que 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, teniendo presente, por otra parte, que las potestades de la Administración Pública son irrenunciables, intrasmisibles e imprescriptibles, a partir de lo dispuesto en los artículos 11 y 66 de la LGAP, en correlación con el artículo 35 del Código Procesal Contencioso Administrativo, Ley 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia mediante el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021 (folios 554 al 562) dispuso en cuanto a la definición de la estructura del pliego tarifario de las rutas de autobús:

“(…)

II. Indicar a la Intendencia de Transporte que, con fundamento en el análisis jurídico realizado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el oficio OF-0216-DGAJR-2021, los elementos técnicos expuestos en los considerandos de la presente resolución y la aprobación de la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” (resolución RJD-035-2016 y sus reformas), que los resultados que se deriven de la aplicación que realice el Consejo de Transporte Público de su política de fraccionamientos (artículo 5.6 de la sesión ordinaria 56-2012 del 27 de agosto de 2012) no son de acatamiento obligatorio para las fijaciones tarifarias que realiza la Intendencia, ya que la definición de la estructura del pliego tarifario de cada ruta del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de que se puedan realizar los análisis pertinentes de los insumos aportados por el CTP.

(…)”

C.2.2 Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

Conforme con lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF) corresponde a la Intendencia de

Transporte, fijar los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos bajo su competencia, según lo disponen los artículos 16, 17 inciso 1) y 20 inciso 1), esto claro está aplicando la metodología vigente previamente aprobada y publicitada por la Junta Directiva de la Aresep.

C.2.3. 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 (folios 554 al 562).

Dicho lo anterior, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para definir la estructura del pliego tarifario para una determinada ruta.

Habiendo analizado el caso de la ruta 307, nos encontramos ante una ruta de extensión variable (ruta con ramales urbanos e interurbanos cortos y medios), por lo que es razonable considerar el establecimiento de un pliego tarifario con estructura simple y una cantidad razonable de fraccionamientos tarifarios. Considerando la información disponible y los fraccionamientos mostrados en el estudio técnico de volumen de pasajeros

aceptado mediante el oficio OF-0761-IT-2024, se considera razonable mantener la estructura mostrada en dicho informe en el pliego que se propone establecer. Es importante recalcar que la migración hacia estructuras tarifarias simplificadas es conveniente de cara a la implementación de los proyectos de modernización del transporte público, como lo es el proyecto del sistema de pago electrónico en el transporte público (SINPE-TP).

Adicionalmente es importante aclarar que la actual ruta 307 surgió de la fusión de las rutas 307 (Cartago-Cot y San José-Volcán Irazú), 311 (Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio y viceversa) y 314 (Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora y viceversa), según el acuerdo 6.6 de la Sesión Ordinaria 37-2009 del 9 de junio de 2009 de la Junta Directiva del CTP (folios 361 al 372 del expediente administrativo RA-165). Esa fusión de rutas derivó en la fusión de sus pliegos tarifarios, los cuales fueron definidos en su momento según las condiciones operativas y costos particulares de cada ruta individual. De modo que por medio de esta fijación tarifaria ordinaria y al disponer de un estudio técnico de volumen de pasajeros por fraccionamiento para los ramales de la ruta, es posible revisar la estructura del pliego de la ruta unificada 307.

La estructura del pliego tarifario que se propone respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología tarifaria ordinaria vigente, ya que son las tarifas que permiten cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio según la movilización de los usuarios.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14 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.

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 a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

Adicionalmente, es importante recalcar la instrucción dada por la Junta Directiva de Aresep en 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 la estructura tarifaria contenida en el pliego 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, se define un pliego tarifario simple en una ruta que por su distancia es razonable contar con ramales urbanos con tarifa única y ramales interurbanos con fraccionamientos tarifarios y que, en su conjunto, permite recuperar los costos y rentabilidad de la empresa de acuerdo con la metodología tarifaria ordinaria vigente.

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.*

(…)”

Como se indicó anteriormente, la información de cantidad de pasajeros movilizados, contenida en los informes aceptados por la Intendencia (folio 565), se encuentra desagregada a nivel de fraccionamiento tarifario, por lo que en apego a lo establecido en el apartado 4.8.3 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda utilizar el dato de cantidad de pasajeros movilizados derivado de esos estudios y aprobar las siguientes tarifas por pasajero para los fraccionamientos de cada uno de los ramales de la ruta 307. El detalle de las tarifas resultantes aplicando la regla de redondeo vigente es el siguiente:

i. Establecer las siguientes tarifas para la ruta 307:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
Cartago-Cot y viceversa ^{1/}	Cartago-Cot y viceversa	9,07	375	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio y viceversa ^{1/}	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	695	0
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 415	710
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	695	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Volcán Irazú y viceversa	56,18	2 310	1 735
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Tierra Blanca y viceversa	35,77	1 470	735
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 415	710
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	695	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Cot y viceversa	9,07	375	0

^{1/} Este ramal queda como un ramal de tarifa única, dado que se eliminan los fraccionamientos que tenía autorizados

ii. Eliminar las siguientes tarifas de la ruta 307:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Tarifa adulto mayor vigente (colones)
Cartago-Cot	Cartago-Puente Beiley	1,70	220	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Cartago-Potrero Cerrado	15,50	555	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Cartago-Tierra Blanca	13,35	555	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Tierra Blanca-Parque Industrial de Cartago	18,18	855	0
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	Cartago-La Pastora	30,13	1.235	620
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	Cartago-San Juan de Chicué	22,34	1.005	0
San José-Cartago-Volcán Irazú	San José-Cot	32,70	775	390
San José-Cartago-Volcán Irazú	San José-Cartago	23,70	510	0
San José-Cartago-Volcán Irazú	Tarifa Mínima	0	775	0

Es importante señalar que, en función de la metodología tarifaria vigente, para calcular la tarifa de un fraccionamiento se requiere la cantidad de pasajeros que se moviliza en ese fraccionamiento. Además, según las ecuaciones 81 y 82 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, cuando se realiza una fijación a nivel de fraccionamiento con sus volúmenes de pasajeros respectivos, no es posible crear o mantener fraccionamientos para los que no se disponga del dato de demanda.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503, en los recorridos inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa, la exoneración es del 50% en recorridos mayores a 25 km y menores a 50 km y la exoneración es del 25% en recorridos mayores a 50 km. Asimismo, de dicho artículo se desprende que los niños menores de 3 años viajarán gratis.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 46-2023 del 1° de noviembre de 2023 (folio 3) que especifica la información de los horarios, el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1 de octubre de 2019 (folio 200) para los recorridos y el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 66-2020 del 25 de agosto de 2020 para las distancias y el oficio CTP-DT-DAC-OF-0326-2024 del 14 de marzo de 2024 (folio 3) para la cantidad de autobuses que tengan la inspección técnica vehicular al día. 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.3 Comparación del ajuste tarifario propuesto y el solicitado:

El ajuste solicitado por la empresa, visible a folios 83 al 84 y herramienta Excel del modelo tarifario visible a folio 200, era un aumento general de 34,17% sobre todas las tarifas vigentes.

Las diferencias entre las tarifas calculadas en este informe final y la solicitud de la empresa se deben a los siguientes aspectos:

Volumen de pasajeros

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
130.779 pasajeros/mes	138.249 pasajeros/mes
La empresa presentó su solicitud utilizando como mecanismo de volumen de pasajeros la validación de las estadísticas mensuales (mecanismo N°2). Como se explicó en la sección C.1.1 del presente informe, para la propuesta tarifaria se utilizaron los datos de volumen de pasajeros derivados de los estudios técnicos de volumen de pasajeros aceptados por la Aresep (mecanismo N°3).	

Distancia por carrera

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
35,38 km/carrera	26,83 km/carrera
La empresa presentó su solicitud utilizando una distancia ponderada por carrera de 35,38 km contemplando las distancias del acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1 de octubre de 2019. Sin embargo, como se explicó en	

la sección C.1.2 del presente informe, dichas distancias fueron corregidas por el CTP en el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 66-2020 del 25 de agosto de 2020. Además, para los ramales con fraccionamientos tarifarios según esta propuesta tarifaria, se utilizaron las distancias verificadas por la Aresep mediante informe IN-0202-IT-2024 del 23 de julio de 2024 (folio 576).

Flota

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
12	11
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 vehicular vigente.	

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

La metodología tarifaria ordinaria 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 025-061-98 se refiere al concepto de “ruta urbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.*
- ii. Se debe entender que el término “ruta más larga” corresponde al concepto de “ruta interurbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.*
- iii. La situación de “corredor común” se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:*

- Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.*
- Que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana.*

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 activas que constan en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1° de octubre de 2019 (folio 200), la ruta 307 comparte corredor común con las siguientes rutas:

Ruta con la que comparte	Operador
342	Empresa Gemón de Cartago S.A.
343	Servicios Urbanos de Oreamuno S.A.
300	Autotransportes Lumaca S.A.
302	Transportes Turrialba S.A.
302-A ^{1/}	Montari S.A.
316	Cooperativa de Transportistas de Paraíso R.L.
Notas: 1/ El código 302-A se fusionó bajo el código 302 según el acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 67-2021 del 2 de setiembre de 2021 de la Junta Directiva del CTP (folios 210 al 224 del expediente administrativo OT-424-2021).	

Para determinar si la coincidencia geográfica del recorrido de las rutas anteriores con la ruta 307 cumple con el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, 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 ponderando 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 en lo anteriormente señalado, la tipología de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 307, la cual se clasifica como una ruta urbana (distancia de viaje de 13,42 km), es la siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) (*)	Tipo de ruta según distancia
342	Cartago-Pacayas-La Pastora-Santa Cruz	21,71	Urbana
343	Cartago-Santa Rosa de Oreamuno-San Pablo y viceversa	19,12	Urbana
300	San José-Cartago y viceversa	24,07	Urbana
302	San José-Juan Viñas-Turrialba y viceversa	61,76	Interurbana
316	San José-Paraíso	30,56	Interurbana

Nota: El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el folio 563.

Acorde a lo anterior, se obtiene que las rutas 302 y 316 cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta corta (ruta urbana) con una ruta larga (ruta interurbana).

C.4.2 Verificación de que se comparta un tramo en común

Según el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1° de octubre de 2019, se puede constatar que se cumple el segundo criterio el cual se refiere el compartir un tramo común del recorrido, entre las rutas 307, 302 y 316, denominado “corredor común”, específicamente indica que comparten el tramo entre las coordenadas: desde Cartago N 9°51,998; W 8° 55,143 hasta Cot N 9°53,705; W 83° 52,369 (9,10 km).

C.4.3. Verificación de que haya un fraccionamiento en la ruta larga

El tercer y último criterio para cumplir es la existencia de fraccionamientos tarifarios en el tramo que comparten en común. Para definir si este criterio se cumple, es necesario revisar los pliegos tarifarios vigentes de las rutas largas (interurbanas), para determinar si tienen fraccionamientos tarifarios coincidentes en el tramo en común:

Ruta: 302

Descripción: San José-Juan Viñas-Turrialba y viceversa

Operador: Transportes Turrialba S.A.

Nombre de ramal	Nombre de fraccionamiento	Distancia por viaje (km)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO EXPRESO)	SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO EXPRESO)	63,68	1 705	1 280
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO REGULAR)	SAN JOSE-TURRIALBA	63,68	1 705	1 280
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO REGULAR)	SAN JOSE-JUAN VIÑAS	53,1	1 505	1 130
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO REGULAR)	SAN JOSE-CERVANTES	41,76	1 260	630
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO REGULAR)	TARIFA MINIMA	0	630	0
CARTAGO-TURRIALBA	TURRIALBA-CARTAGO	40,12	1 010	505
CARTAGO-TURRIALBA	TURRIALBA-PARAISO	33,55	905	455
CARTAGO-TURRIALBA	JUAN VIÑAS-CARTAGO	29,67	920	460
CARTAGO-TURRIALBA	TURRIALBA-CERVANTES	21,79	620	0
CARTAGO-TURRIALBA	CERVANTES-CARTAGO	18,33	630	0
CARTAGO-TURRIALBA	TURRIALBA-PARQUE INDUSTRIAL DE CARTAGO	45,75	1 095	550
CARTAGO-TURRIALBA	TARIFA MINIMA	0	630	0
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	SAN JOSE-JUAN VIÑAS	52,8	1 375	1 030
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	SAN JOSE-CERVANTES	42,5	1 140	570
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	SAN JOSE-BIRRISITO	42,39	1 050	525
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	SAN JOSE-PARAISO	30,1	1 050	525
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	SAN JOSE-CARTAGO	24,2	745	0
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	JUAN VIÑAS-CARTAGO	30,1	820	410
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	JUAN VIÑAS-PARAISO	24,2	675	0
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	JUAN VIÑAS-CERVANTES	11,8	530	0
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	JUAN VIÑAS-PARQUE INDUSTRIAL DE CARTAGO	38,67	950	475
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	TARIFA MINIMA	0	415	0
PARQUE INDUSTRIAL DE CARTAGO-TURRIALBA	TURRIALBA-PARQUE INDUSTRIAL DE CARTAGO	45,75	1 095	550

Ruta: 316
Descripción: San José-Paraíso
Operador: Cooperativa de Transportistas de Paraíso R.L.

Nombre de ramal	Nombre de fraccionamiento	Distancia por viaje (km)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN JOSE-PARAISO	SAN JOSE-PARAISO	30,21	1 125	565

En cuanto a este criterio, como se puede observar en los pliegos tarifarios el primer fraccionamiento autorizado desde Cartago para la ruta 302 es el fraccionamiento: Cartago-Cervantes (18,33 km) por lo que para efectos de este criterio no se cumple con la existencia de un fraccionamiento de la ruta interurbana que coincida con la ruta urbana en el tramo común (Cartago-Cot: 9,07 km), y para el caso de la ruta 316, esta es una ruta de tarifa única, por lo que tampoco cumple el tercer criterio.

Es importante indicar, que los ramales de la ruta 302 poseen además autorizada una tarifa mínima. La aplicación de las tarifas mínimas fue desarrollado y regulado mediante el criterio IN-0007-IT-2023 del 9 de enero de 2023, acogido mediante el memorando ME-0016-IT-2023 del 9 de enero de 2023 y comunicado a los prestadores del servicio de autobús para su acatamiento mediante el oficio OF-0019-IT-2023 del 9 de enero de 2023 (folio 564). De acuerdo con ese criterio, la tarifa mínima en aquellas rutas donde está debidamente autorizada por la Aresep, sólo puede ser cobrada en los desplazamientos que se realicen entre el final de un fraccionamiento y el final del fraccionamiento superpuesto siguiente y sólo en los tramos de esa ruta en que no se comparta recorrido con otra ruta de menor extensión.

Es decir, con base en el criterio IN-0007-IT-2023, siendo que la ruta 307 es de menor extensión que la ruta 302, la tarifa mínima de la ruta 302 no puede ser cobrada en el tramo compartido entre ambas.

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

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0307-IT-2024 del 29 de octubre 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

D.1.1 POSICIONES RECIBIDAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL

1. Oposición: Roy Álvarez Loria, cédula de identidad número 3-0473-0010. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico royalvrz93@gmail.com

- Unidades de autobús que se usaban se encontraban en mal estado. De igual manera, las unidades nuevas también están fallando y se quedan varadas.
- Aumento del 33% le parece desproporcionado para la zona de usuarios que utilizan el servicio.
- No se está analizando todos los viajes de la ruta, por ejemplo, los de Tierra Blanca, incluso del del Volcán y los de San Juan.
- No está de acuerdo con los horarios de la ruta. Indica que el último servicio a Tierra Blanca también ingresa a Cot.

2. Oposición: Carmen Brenes Brenes, cédula de identidad número 3-0451-0747. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico carbren22@hotmail.com

- Unidades de autobús que se usaban se encontraban en mal estado. De igual manera, las unidades nuevas también están fallando y se quedan varadas.
- No está de acuerdo con la propuesta, le aumentaría mucho el presupuesto diario de transporte.
- Consulta si se está analizando todos los viajes de la ruta, por ejemplo, los de Tierra Blanca, incluso del del Volcán y los de San Juan.

3. Oposición: Daniela Viquez Redondo, cédula de identidad número 3-0501-0262. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico davire015@gmail.com

- Indica que el aumento es muy alto para la zona.
- No está de acuerdo con los horarios, solicita un horario a las 10:40 hacia Tierra Blanca.

4. Oposición: Ricardo Angulo Sánchez, cédula de identidad número 1-1269-0017. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico jras.0386@gmail.com

- Unidades de autobús que se usaban se encontraban en mal estado. De igual manera, las unidades nuevas también están fallando y se quedan varadas.

- No está de acuerdo con los horarios, solicita que sean más continuos y más tarde en la noche.
- Indica que el último servicio a Tierra Blanca también ingresa a Cot, consulta si esto está autorizado.
- Indica que el aumento es muy alto.

5. Oposición: Franklin Redondo Vega, cédula de identidad número 3-0360-0469. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico redondofranklinvega@gmail.com.

- No está de acuerdo con los horarios de la ruta.
- Indica que la ruta a Pacayas es más larga y cobran una tarifa menor.
- El costo de vida está muy alto, no está de acuerdo con el aumento de tarifas.

6. Oposición: Flor Gómez Redondo, cédula de identidad número 3-0486-0089. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico damarisgomezr@gmail.com

- Los buses van llenos en las horas de la mañana.
- No se cumplen las horas de salida en la mañana.
- Las unidades nuevas se han quedado varadas.

7. Oposición: José Alberto Gómez Castro, cédula de identidad número 3-0366-0408. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico jgomez8047@gmail.com

- Los buses a Tierra Blanca van llenos.
- Unidades de autobús que se usaban se encontraban en mal estado. De igual manera, las unidades nuevas también están fallando y se quedan varadas.
- No se cumplen las horas de salida en la mañana.
- No está de acuerdo con los horarios de la ruta.
- Indica que el costo de la vida está muy alto y el salario no alcanza.

D.1.2 POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

8. Oposición: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 5-0302-0917. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 284). Notificaciones: Al correo electrónico jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr

a. Sobre las fijaciones tarifarias con datos actualizados

- Respecto al volumen de pasajeros, indica que se cuenta con datos de normalización de demanda elaborados por el Consejo de Transporte Público, según se observa en el artículo 3.3 del acta de la sesión ordinaria 46-2023 celebrada el 01 de noviembre de 2023, además, con los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) o bien del Sistema de Información Regulatoria (SIR) (siempre y cuando hayan sido remitidos oportunamente por el prestador), lo cual, permitiría que la fijación tarifaria se haga con base en datos reales y actualizados, en línea con los objetivos fundamentales de la Aresep indicados en el artículo 4 de nuestra Ley N°7593.

b. Sobre la flota autorizada.

- Según el oficio CTP-DT-DAC-OF-03266-2024 del 14 de marzo de 2024, la flota autorizada para la ruta 307 tiene una edad promedio de 3.08 años, por lo tanto, los costos de mantenimiento y aseguramiento asociados a vehículos de esta antigüedad tienden a ser menores, lo que permite que el servicio público se brinde con mejores parámetros de calidad siempre en protección de la vida de las personas usuarias.
- Solicita realizar una inspección en campo con el fin de verificar con certeza si la flota de vehículos que está actualmente en operación coincide con la lista de vehículos autorizados por el Consejo de Transporte Público.

c. Sobre el estudio de calidad 2023

- No se encuentra en el expediente tarifario el estudio de calidad 2023, se solicita a la Intendencia de Transporte que prevenga al prestador su respectiva incorporación, con el propósito de que las personas usuarias tengan pleno conocimiento sobre el resultado de este.

Por todo lo anterior, se solicita se rechace la solicitud de fijación tarifaria ordinaria de la ruta No.307 presentada por Buses Metrópoli S.A.

D.2 RESPUESTAS A LAS POSICIONES ADMITIDAS

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Roy Álvarez Loria	1, 2, 3
2	Carmen Brenes Brenes	1, 2, 3
3	Daniela Víquez Redondo	1, 2, 3
4	Ricardo Angulo Sánchez	1, 2, 3

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
5	Franklin Redondo Vega	1, 2, 3, 4
6	Flor Gómez Redondo	1
7	José Alberto Gómez Castro	1, 2, 3
8	Consejero del Usuario, Jorge Sanarrucia Aragón	5, 6, 7

1. Respecto a la prestación de servicio, flota autorizada deficiente y los horarios de la ruta

Respecto a las oposiciones sobre incumplimientos de las obligaciones de la empresa (horarios, itinerarios, rutas, flota, entre otros), según lo señala la Ley 3503, en sus artículos 16 al 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo de Transporte Público (CTP), es el Ente con la obligación y competencia de 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, y cambio de rutas o recorridos; que hacen propiamente a la prestación del servicio. Por lo que las solicitudes de creación de más horarios o cambios en la frecuencia de salida de los buses o paradas, así como la necesidad de tener más unidades operando en la ruta, son solicitudes que deben realizarse ante el CTP. Por lo anterior se les indica a los opositores que la presente resolución se le notificará al CTP, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos de los usuarios presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos mencionados sobre la calidad del servicio, mal estado de las unidades y el incumplimiento de horarios, estos son temas relacionados a quejas y denuncias que son atendidos mediante procedimientos independientes del proceso de fijación tarifaria, por lo que se les indica que, conforme al debido proceso, lo que procede 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 o denuncias de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la Aresep y remitidas a cada uno de los usuarios.*
- 2. Notificar la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según proceda.*

De igual manera, en caso de que no se dé una solución satisfactoria a los usuarios, o consideren que sus derechos son lesionados nuevamente o continúan siendo lesionados, estos 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 el eventual incumplimiento 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. *También pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Dirección de Atención al Usuario de 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. Sobre los horarios y la oferta de servicios

En primera instancia se reitera que la competencia de establecer los horarios autorizados en las rutas de autobús es del Consejo de Transporte Público, no de la Aresep.

Para el presente caso se consideran los horarios establecidos por la Junta Directiva del CTP según el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 46-2023 del 1° de noviembre de 2023 (folio 3), a partir de esto, se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 307. Dicho esto, el operador debe de cumplir fielmente lo autorizado por el CTP, en caso de que haya incumplimiento de horarios o considere que sus derechos son lesionados, estos 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 el eventual incumplimiento 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. *También pueden presentar sus quejas o denuncias ante la Dirección General de Atención al Usuario de 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.*

Respecto a que la última salida en la noche del ramal Cartago – Tierra Blanca – Potrero Cerrado – Sanatorio ingresa también a Cot, se indica que, según el croquis del recorrido (folio 200) y los horarios autorizados (folio 3), este ramal no tiene autorizado el ingreso a Cot.

3. Sobre el ajuste tarifario y las tarifas elevadas propuestas

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 tarifaria 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 Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizados). Por tanto, escapa del ámbito de acción de la Autoridad Reguladora compensar los efectos inflacionarios por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios.

Sin embargo, se aclara que, como se explicó en la sección C.3 del presente informe, el resultado tarifario arroja una tarifa promedio inferior a la contenida en la propuesta de la empresa.

4. Acerca de las diferencias tarifarias entre rutas más largas con tarifas menores a las de la ruta 307

Con respecto a la comparación con rutas similares de otro operador y que 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:

- a. La cantidad de buses (inversión),*
- b. La cantidad de pasajeros movilizados, a mayor cantidad de pasajeros menor es la tarifa y*
- c. 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.

5. Sobre el volumen mensual de pasajeros movilizados

Tal y como se explicó en la sección C.1.1 del presente informe, el volumen de pasajeros utilizado en el cálculo tarifario se derivó de la aplicación estricta de los criterios y mecanismos establecidos en la metodología tarifaria vigente. Aplicando el orden de priorización ahí definido, para este caso se utilizó los estudios de volumen de pasajeros aceptados por la Aresep correspondientes a los informes IN-0201-2024 del 22 de julio de 2024, aceptado por el Intendente de Transporte a.í. mediante oficio OF-0761-IT-2024 del 23 de julio de 2024 (folio 565) para los ramales Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio, Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y San José-Cartago-Volcán Irazú, y un segundo estudio según informe IAA-0042-2024 del 10 de julio de 2024 aceptado por el Intendente de Transporte a.í. mediante memorando ME-0525-IT-2024 del 12 de julio de 2024 (folio 565) para el ramal Cartago-Cot, los cuales están vigentes pues cuentan con menos de 3 años desde su aprobación o aceptación, por lo que son utilizados en este análisis tarifario.

6. Sobre la flota autorizada

Tal y como se explicó en la sección C.1.4 del presente informe, la flota autorizada que se considera en el presente estudio tarifario es la vigente al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud, la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-OF-0326-2024 del 14 de marzo de 2024 (folio 3).

Se le reitera al prestador que está en la obligación de cumplir con el esquema operativo autorizado, lo cual incluye el uso de las unidades autorizadas por el CTP.

En cuanto a la solicitud de realizar una inspección en campo con el fin de verificar la flota utilizada, 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 N°7593), esta Intendencia ha realizado dicha fiscalización para otros casos posterior a la fijación tarifaria para verificar que efectivamente se esté cumpliendo con todo el esquema operativo tarifado, para este caso en específico, dicha inspección podrá ser realizada de manera posterior a la entrada en vigencia de la tarifa propuesta supeditada a las labores propias de la Intendencia.

7. Relacionado el estudio de calidad 2023

Tal y como se explicó en la sección C.1.8 del presente informe, 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 7.5.19 de la Sesión Ordinaria 57-2023 del 18 de diciembre de 2023, el cual se encuentra visible en los anexos aportados a folios 3 y 43, por lo que no es correcto lo indicado por el Consejero que dicho estudio no se encuentra en el expediente tarifario.

(...)

- III. Igualmente, del informe IN-0307-IT-2024 del 29 de octubre de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con la aplicación de la fijación extraordinaria del segundo semestre del 2024 y lo dispuesto por la Junta Directiva en el Por Tanto VII de la resolución RE-0101-JD-2024, se tiene lo siguiente:

“(...)

E. FIJACIÓN TARIFA EXTRAORDINARIA DEL SEGUNDO SEMESTRE DE 2024

La fijación tarifaria extraordinaria del segundo semestre de 2024, tramitada mediante el expediente ET-063-2024 y resuelta mediante la resolución RE-0052-IT-2024 del 29 de agosto de 2024, publicada en el Alcance N°154 a La Gaceta N°165 del 6 de setiembre de 2024, para el caso de la ruta 307 tomó de base las tarifas establecidas en la resolución RE-0042-IT-2024 (las cuales fueron determinadas considerando la regla anulada de redondeo a múltiplos de 10 colones).

En el presente informe, las tarifas resultantes de la fijación tarifaria ordinaria han sido redondeadas a los 5 colones más cercanos según la regla tarifaria vigente. De modo que lo que procede es anular las tarifas de la ruta 307 establecidas en el Por Tanto I de la resolución RE-0052-IT-2024 y aplicar el ajuste extraordinario de la ruta 307 a las nuevas tarifas calculadas en la sección C.2.3.

De acuerdo con la sección 4.11 del Considerando I de la resolución RE-0052-IT-2024, el porcentaje de ajuste extraordinario de la ruta 307 es -0,90%. Al aplicar dicho porcentaje a las tarifas calculadas en la sección C.2.3, se obtienen las siguientes tarifas resultantes del ajuste extraordinario del segundo semestre:

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	2290	1720
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1400	700
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-TIERRA BLANCA Y VICEVERSA	1455	730
CARTAGO-COT Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	370	0
CARTAGO-TIERRA BLANCA-POTRERO CERRADO-SANATORIO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1400	700
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	370	0

F. SOBRE EL POR TANTO VII DE LA RE-0101-JD-2024

La Junta Directiva de Aresep, en el Por Tanto VII de la resolución RE-0101-JD-2024 dispuso, considerando lo establecido en la resolución RE-0110-JD-2024, lo siguiente:

“(…)

- VII.** Instruir a la Intendencia de Transporte, para que en el ejercicio de sus competencias regulatorias según lo dispuesto en los numerales 17 y 20 del “Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF)”, analice en relación con las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, si debe realizarse algún

reconocimiento tarifario sobrevenido de la anulación y proceda si fuere el caso, en aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología ordinaria vigente, a resolver los estudios tarifarios ordinarios asociados a esas resoluciones considerando el citado reconocimiento, para tales efectos; lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución.

(...)"

En acatamiento de lo anterior, se procedió a realizar la comparación entre las tarifas aprobadas para la ruta 307 en las resoluciones RE-0042-IT-2024 y RE-0052-IT-2024 y las tarifas propuestas en las secciones C.2.3 y E del presente informe, para determinar si hubo diferencias tarifarias producto del cambio en la regla de redondeo.

Resolución RE-0042-IT-2024
Vigente del 02/ago/2024 al 06/set/2024

Ramal	Fraccionamiento	RE-0042-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	2310	1730	2310	1735	0	5
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1420	710	1415	710	-5	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-TIERRA BLANCA Y VICEVERSA	1470	740	1470	735	0	-5
CARTAGO-COT Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	370	0	375	0	5	0
CARTAGO-TIERRA BLANCA-POTRERO CERRADO-SANATORIO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0	695	0	5	0
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1420	710	1415	710	-5	0
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0	695	0	5	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0	695	0	5	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	370	0	375	0	5	0

Resolución RE-0052-IT-2024
Vigente a partir del 07/set/2024

Ramal	Fraccionamiento	RE-0052-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	2290	1720	2290	1720	0	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1405	705	1400	700	-5	-5
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-TIERRA BLANCA Y VICEVERSA	1455	730	1455	730	0	0
CARTAGO-COT Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	365	0	370	0	5	0

Ramal	Fraccionamiento	RE-0052-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
CARTAGO-TIERRA BLANCA-POTRERO CERRADO-SANATORIO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	685	0	690	0	5	0
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1405	705	1400	700	-5	-5
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	685	0	690	0	5	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	685	0	690	0	5	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	365	0	370	0	5	0

Nótese que en estos dos períodos, algunas tarifas fueron superiores o inferiores en 5 colones con respecto a las tarifas que debieron estar, siendo que todas esas diferencias no estuvieron presentes en los mismos fraccionamientos durante ese lapso.

Por lo tanto, se propone mantener vigentes las tarifas establecidas en la resolución RE-0052-IT-2024 hasta el 15 de noviembre de 2024, lo cual implica que las diferencias tarifarias se habrán presentado en diferentes fraccionamientos y magnitudes por 106 días.

De modo que es procedente ajustar temporalmente las tarifas de la ruta 307 para compensar esas diferencias tarifarias. Es conveniente que el plazo para la compensación no genere un impacto importante sobre las tarifas vigentes y además que permita que dicha compensación se complete antes de la fijación tarifaria extraordinaria del primer semestre de 2025.

Empleando la herramienta de optimización Solver de Microsoft Excel, se determinó el plazo que garantiza cubrir dichas diferencias. Por lo tanto, se propone ajustar algunas tarifas de la ruta 307 en diferentes magnitudes (-10, -5, 5 y 10 colones) durante 48 días, lo cual permite cubrir las diferencias que se presentaron durante 106 días, tomando como base las tarifas calculadas en la sección E del presente informe (ver Anexo 4). De esta manera, las tarifas de la ruta 307 del 16 de noviembre de 2024 al 2 de enero de 2025, serán las siguientes:

Ramal	Fraccionamiento	Fijación extraordinaria II-2024 modificada		Tarifas ajuste temporal		Ajuste	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	2290	1720	2290	1725	0	5
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1400	700	1390	695	-10	-5

Ramal	Fraccionamiento	Fijación extraordinaria II-2024 modificada		Tarifas ajuste temporal		Ajuste	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	SAN JOSE-TIERRA BLANCA Y VICEVERSA	1455	730	1455	725	0	-5
CARTAGO-COT Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	370	0	380	0	10	0
CARTAGO-TIERRA BLANCA-POTRERO CERRADO-SANATORIO Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0	700	0	10	0
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	1400	700	1390	695	-10	-5
CARTAGO-SAN JUAN DE CHICUA-LA PASTORA-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0	700	0	10	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-SANATORIO Y VICEVERSA	690	0	700	0	10	0
SAN JOSE-CARTAGO-VOLCAN IRAZU Y VICEVERSA	CARTAGO-COT Y VICEVERSA	370	0	380	0	10	0

A partir del 3 de enero de 2025, las tarifas de la ruta 307 serán las calculadas en la sección E del presente informe.

Sobre el sustento legal de establecer una tarifa temporal para compensar los efectos de la modificación de la regla de redondeo:

En cuanto a la propuesta de establecer una tarifa temporal de forma que se compensen los efectos que tuvieron el prestador y los usuarios durante el período en que las tarifas de la ruta 307 estuvieron redondeadas con la regla anulada, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (en adelante DGAJR) emitió el criterio OF-0500-DGAJR-2021 del 7 de mayo de 2021, el cual fue conocido por la Junta Directiva de Aresep en la Sesión Extraordinaria 43-2021 del 24 de mayo de 2021.

En dicha sesión, la Junta Directiva tomó el acuerdo 05-43-2021, en el cual se indica:

“I. Dar por recibido el oficio de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en cuanto al cumplimiento del acuerdo de la Junta Directiva 06-21-2021, del acta de la sesión extraordinaria 21-2021, celebrada el 19 de marzo de 2021, y ratificada el 6 de abril de 2021.

II. Instruir a las Intendencias de Regulación, que al ejecutar la regulación económica y de calidad, interpreten y armonicen las normas del ordenamiento jurídico administrativo, para garantizar la realización del fin público al cual se dirige el acto, dentro del respeto debido a los derechos e intereses del particular, y así evitar y minimizar el riesgo de posibles condenas judiciales por daños, evitándose con ello las condenatorias de sumas de dinero cuantiosas.”

De dicho criterio jurídico conviene extraer lo siguiente:

“(…)

IV. CONCLUSIONES

(…)

10. *En virtud de la declaratoria de su nulidad absoluta parcial decretada mediante la resolución RIT-121-2016, ameritaba la aplicación de los artículos 142.2, 169, 171 de la LGAP, y, 130 del Código Procesal Contencioso Administrativo (CPCA), en otras palabras, debía otorgarse efectos declarativos y retroactivos a la fecha del acto anulado, por cuanto la declaratoria de nulidad supone que existían los motivos necesarios para su adopción, en otras palabras, el derecho ya se había configurado en el pasado acorde a la normativa técnica aplicable (metodología), y por paridad de razón, al tratarse de un acto administrativo favorable -y a nuestro entender, que no se había consolidado-, la retroacción es legalmente posible.*

11. *La interpretación del artículo 34 de la Ley N° 7593, debe darse en su verdadero contexto, que es aquel relativo a un procedimiento tarifario, en donde en primera instancia se emite una resolución final, la cual no podría surtir efectos hacia el pasado, a contrario sensu, si ese acto final sufre alguna modificación en la etapa recursiva, cuyo efecto directo e inmediato, sea la declaratoria de algún derecho al prestador, por disposición legal – artículos 142 inciso 2), 143, 171 de la LGAP, y 130 inciso 3) del CPCA – deberá reconocerse retroactivamente el derecho denegado.*

(…)”

Lo anterior es acorde a lo establecido en la Sentencia 083.2020-IV del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, que en lo que interesa indicó:

“(…)”

Conforme a lo que hemos expuesto en los Considerandos precedentes, el Tribunal es del criterio de que la nulidad absoluta parcial de la resolución No. 049-RIT-2014 citada, declarada por la

*propia ARESEP puso en evidencia que procedía reconocer a la accionante, a título de daño, el derecho al ajuste tarifario extraordinario autorizado en aquel acto, desde el momento en que éste fue publicado, porque existían las condiciones para que pudiera gozar de él. Así, como derivación del efecto retroactivo que esa declaratoria produce, lo debido es **reconocer que la accionante tiende (sic) el derecho de recibir, a título de indemnización, las diferencias que se generaron por ese ajuste tarifario (que fue del 0,50%) desde la fecha en que se publicó la resolución que otorgó el ajuste y éste surtió efectos.***

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

Para este caso particular, si bien no nos encontramos ante la atención de un recurso administrativo contra la fijación ordinaria, el resultado del análisis es el mismo que el mencionado en el criterio jurídico: al declararse la nulidad absoluta sobre la resolución en cuestión por parte de la Junta Directiva de Aresep, implica que debe de otorgarse efectos declarativos y retroactivos a la fecha de los actos anulados (en cuanto a las tarifas de la ruta 307), por cuanto la declaratoria de nulidad supone que existen los motivos necesarios para su adopción, dicho de otro modo, el derecho ya se había configurado en el pasado acorde a la normativa técnica aplicable (metodología), por lo que, al tratarse de actos administrativos favorables, la retroacción es legalmente posible y como tal es viable, de conformidad con lo establecido en los artículos 142 inciso 2), 143, 171 de la LGAP, y 130 y 131 del Código Procesal Contencioso Administrativo, ley 8508, establecer tarifas temporales para la ruta 307, de forma que se compense el efecto que tuvo el operador y los usuarios por el redondeo de las tarifas a 10 colones.

G. SOBRE EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN EN SUBSIDIO PRESENTADO POR BUSES METRÓPOLI S.A CONTRA LA RESOLUCIÓN RE-0042-IT-2024

El 30 de julio de 2024 la empresa Buses Metrópoli S.A. presentó recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución RE-0042-IT-2024 del 24 de julio de 2024 (folio 673), dentro de los alegatos se encuentra lo que respecta al redondeo a la moneda de menor denominación emitida por el BCCR y los extremos relativos al volumen de pasajeros movilizados (demanda), de la unidad con la inspección técnica vehicular vencida no reconocida en la fijación tarifaria y respecto a los terrenos empleados en la prestación del servicio público y del cálculo realizado modificando las variables descritas.

Al respecto se debe indicar que el recurso de revocatoria fue atendido por la Intendencia de Transporte mediante la resolución RE-0075-IT-2024 del 28 de octubre de 2024, en virtud de la cual se declaró sin lugar por falta de interés actual el extremo en lo que respecta al redondeo a la moneda de menor denominación emitida por el BCCR, y se declaró sin lugar también el recurso de revocatoria, en los extremos relativos al volumen de pasajeros movilizados (demanda), de la unidad con la inspección técnica vehicular no reconocida tarifariamente por este motivo y respecto a los terrenos empleados en la prestación del servicio público y del cálculo realizado modificando las variables descritas.

(...)"

- IV.** 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 307 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.** En atención a lo dispuesto en la resolución RE-0101-JD-2024 de las 10:23 horas de 21 de agosto de 2024 dictada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (adicionada y aclarada mediante RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024), acoger el informe IN-0307-IT-2024 del 29 de octubre de 2024 y proceder a:
- a.** Establecer las tarifas de la ruta 307 descrita como Cartago – Cot – San José – Volcán Irazú – Cartago – Tierra Blanca – Potrero Cerrado – Sanatorio – Cartago – San Juan de Chicué – La Pastora, correspondientes a la fijación tarifaria ordinaria tramitada en el expediente ET-027-2024, de la siguiente manera:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
Cartago-Cot y viceversa	Cartago-Cot y viceversa	9,07	375	0

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	695	0
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 415	710
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	695	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Volcán Irazú y viceversa	56,18	2 310	1 735
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Tierra Blanca y viceversa	35,77	1 470	735
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 415	710
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	695	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Cot y viceversa	9,07	375	0

Estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 46-2023 del 1° de noviembre de 2023 (folio 3) que especifica la información de los horarios, el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 61-2019 del 1 de octubre de 2019 (folio 200) para los recorridos y el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 66-2020 del 25 de agosto de 2020 para las distancias, el oficio CTP-DT-DAC-OF-0326-2024 del 14 de marzo de 2024 (folio 3) para la cantidad de autobuses que tengan la inspección técnica vehicular al día, expediente ET-027-2024. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo autorizado, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que sean consistentes las tarifas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el presente cálculo tarifario.

- b. Eliminar las siguientes tarifas de la ruta 307 descrita como Cartago-Cot-San José-Volcán Irazú-Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio-Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora, de la siguiente manera:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Tarifa adulto mayor vigente (colones)
Cartago-Cot	Cartago-Puente Beiley	1,70	220	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Cartago-Potrero Cerrado	15,50	555	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Cartago-Tierra Blanca	13,35	555	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio	Tierra Blanca-Parque Industrial de Cartago	18,18	855	0
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	Cartago-La Pastora	30,13	1 235	620
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán	Cartago-San Juan de Chicué	22,34	1 005	0
San José-Cartago-Volcán Irazú	San José-Cot	32,70	775	390
San José-Cartago-Volcán Irazú	San José-Tierra Blanca	39,20	975	490
San José-Cartago-Volcán Irazú	San José-Cartago	23,70	510	0

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Tarifa adulto mayor vigente (colones)
San José-Cartago-Volcán Irazú	Tarifa Mínima	0	775	0

- c. Indicar a la empresa Buses Metrópoli S.A. lo siguiente:
- i. Que en el plazo ordenatorio de veinte días hábiles a partir de la notificación de esta resolución, debe dar respuesta a todos y cada uno de los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-027-2024 relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permissionaria.
 - ii. Reiterar a la empresa que siempre debe cargar al Sistema de Información Regulatoria de la Aresep toda la información estadística de acuerdo con las disposiciones y requerimientos vigentes.
- d. Establecer las tarifas de la ruta 307, correspondientes a la fijación tarifaria extraordinaria del segundo semestre de 2024, tramitada en el expediente ET-063-2024, de la siguiente manera:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
Cartago-Cot y viceversa	Cartago-Cot y viceversa	9,07	370	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	690	0
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 400	700
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	690	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Volcán Irazú y viceversa	56,18	2 290	1 720
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Tierra Blanca y viceversa	35,77	1 455	730
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 400	700
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	690	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Cot y viceversa	9,07	370	0

Estas tarifas son las que deberán ser consideradas como la tarifa base para la siguiente fijación tarifaria ordinaria o extraordinaria, según corresponda.

- e. Establecer las siguientes tarifas de la ruta 307, las cuales tendrán vigencia del 16 de noviembre de 2024 al 2 de enero de 2025, ambas fechas inclusive:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
Cartago-Cot y viceversa	Cartago-Cot y viceversa	9,07	380	0
Cartago-Tierra Blanca-Potrero Cerrado-Sanatorio y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	700	0
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 390	695
Cartago-San Juan de Chicué-La Pastora-Volcán y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	700	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Volcán Irazú y viceversa	56,18	2 290	1 725
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	San José-Tierra Blanca y viceversa	35,77	1 455	725
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Volcán Irazú y viceversa	34,47	1 390	695
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Sanatorio y viceversa	16,88	700	0
San José-Cartago-Volcán Irazú y viceversa	Cartago-Cot y viceversa	9,07	380	0

II. Las tarifas del punto d. del Por Tanto I rigen a partir del 3 de enero de 2025.

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.—(IN2024905886).

INTENDENCIA DE ENERGÍA

RE-0076-IE-2024

SAN JOSÉ, A LAS 14:36 HORAS DEL 31 DE OCTUBRE DE 2024

ESTUDIO TARIFARIO DE OFICIO PARA EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DEL

**PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS
HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTE AL MES DE OCTUBRE DE
2024 QUE PRESTA LA REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO
S.A. (RECOPE) DE CONFORMIDAD CON LA METODOLOGÍA
TARIFARIA RE-0024-JD-2022 Y SUS REFORMAS.**

ET-088-2024

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 embazador 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 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)
- XXXVI.** Que el 19 de julio de 2024, mediante el decreto ejecutivo número 44557-H, El Ministerio de Hacienda actualizó el Impuesto único de los combustibles, publicado en la Gaceta 133. Dicha modificación entrará a regir a partir del 01 de agosto de 2024
- XXXVII.** Que el 12 de octubre de 2024, Recope, mediante oficio P-0654-2024 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 octubre (corre folios del 03 al 72)
- XXXVIII.** Que el 18 de octubre de 2024, Recope carga en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la información del anexo A1_ Informe de Compras v2. (folios del 03 al 72).
- XXXIX.** Que el 22 de octubre de 2024, la IE emitió el informe inicial IN-0155-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 setiembre de 2024, para ser sometido al proceso de consulta pública (folios del 03 al 72).
- XL.** Que el 22 de octubre de 2024, mediante el oficio OF-1009-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 octubre de 2024, que presta Recope (folios 74 al 78).

- XL I.** Que el 23 de octubre de 2024, mediante el memorando ME-2110-DGAU-2024, se solicitó la publicación de la convocatoria a la consulta pública en los diarios nacionales y mediante el memorando ME-2111-DGAU-2024, se solicitó la publicación en La Gaceta. (folios 79 y 81).
- XLII.** Que el 25 de octubre de 2024, mediante el memorando ME-2118-DGAU-2024, se incorporó al expediente la publicación en La Gaceta y en diarios nacionales de la convocatoria a la consulta pública (folio 85).
- XLIII.** Que el 30 de octubre de 2024 al ser las 11:03 horas, Recope cargó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la información del anexo A1_ Informe de compras la v3 (corre agregado al expediente).
- XLIV.** Que el 30 de octubre de 2024 al ser las 13:48 horas, Recope cargó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la información del anexo A1_ Informe de compras la v4 (corre agregado al expediente).
- XLV.** Que el 30 de octubre de 2024 al ser las 16:40 horas, Recope cargó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la información del anexo A1_ Informe de compras la v5 (corre agregado al expediente).
- XLVI.** Que el 30 de octubre de 2024, mediante el informe IN-0665-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, se recibió una posición por parte de Recope. (folio 87).
- XLVII.** Que el 31 de octubre de 2024, mediante el informe técnico IN-0166-IE-2024, la IE analizó la presente gestión 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-0166-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. 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 -11 de octubre 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 y el oficio de logística OF-0259-2023. Se empleó el último informe de compras "A1_ Informe de compras v3" disponible en el Sistema de información Regulatoria (SIR) actualizado el 30 de octubre de 2024.

Además, se tomó la información aportada en el oficio, P-0654-2024 del 11 de octubre de 2024, el cual contempla información de los embarques existentes entre el 13 de septiembre de 2024 al 10 de octubre de 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
14/9/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	5 193 638	1 309 489	4 594	682 474 013
18/9/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Gasolina RON 95	50 247 142	27 022 350	29 030	14 049 232 333
20/9/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	8 180 080	2 144 078	5 212	1 116 241 686
23/9/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	11 874 100	3 135 263	8 864	1 632 913 739
23/9/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	34 691 235	19 103 141	20 603	9 931 985 790
23/9/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A-1	13 507 491	7 480 941	8 022	3 889 419 959
26/9/2024	Vitol Inc.	Bunker	7 719 890	3 587 532	3 429	1 864 979 007
30/9/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A-1	8 462 826	4 656 276	4 588	2 420 636 594
1/10/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	8 652 497	2 402 048	4 257	1 249 723 626
4/10/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	42 048 766	23 037 730	21 549	11 975 920 395
9/10/2024	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	10 071 736	3 060 564	4 466	1 591 834 632
9/10/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	33 183 792	19 386 068	24 190	10 080 788 148
9/10/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Gasolina RON 95	50 145 018	28 902 427	28 524	15 025 394 803
9/10/2024	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A-1	10 028 811	5 884 985	4 838	3 058 901 257
9/10/2024	Puma Energy	Av-Gas	69 655	72 631	0	37 720 977

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 oficio P-0654-2024.

Para obtener el monto en colones indicado en el cuadro anterior, se utilizó un tipo de cambio de ₡519,35 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 13 de septiembre de 2024 al 10 de octubre de 2024, utilizando de esta manera 11 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
Av-Gas	37 720 976,61	69 655	541,54
Bunker	1 864 979 006,55	7 719 890	241,58
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	31 988 694 333,08	109 923 793	291,01
Gasolina RON 95	29 074 627 135,41	100 392 160	289,61
Jet fuel A-1	9 368 957 810,65	31 999 127	292,79
LPG (70-30)	6 273 187 695,67	43 972 051	142,66

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 oficio P-0654-2024.

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	46 044,31	289,61
Gasolina RON 91	43 541,83	273,87
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	46 266,48	291,01
Jet fuel A-1	46 549,47	292,79
Jet fuel A	60 172,23	378,47
LPG (70-30)	22 681,57	142,66
LPG (rico en propano)	39 822,45	250,48
Asfalto	39 728,05	249,88
Diésel marino	136 631,34	859,39
Bunker	38 408,24	241,58
IFO 380	82 689,47	520,10
Av-Gas	86 097,36	541,54
Gasolina RON 91 (pescadores)	43 541,83	273,87
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	46 266,48	291,01
Bunker Térmico ICE	41 028,96	258,06
Bunker Térmico ICE 2	44 914,66	282,51
Asfalto AC-10	39 582,87	248,97
Asfalto PG-64-22	39 745,36	249,99
Keroseno	46 549,47	292,79
Emulsión asfáltica lenta (RL)	25 823,23	162,42
Emulsión asfáltica rápida (RR)	25 703,13	161,67
Diésel pesado o gasóleo	41 806,14	262,95
Nafta pesada	44 793,07	281,74

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024.

Durante el periodo de este estudio, se han identificado algunos factores que explican la disminución de ciertos productos terminados importados por Costa Rica:

- La Administración de Información Energética (EIA) informó un aumento de 100.000 barriles, alcanzando los 125,1 millones de barriles en los inventarios de destilados en Estados Unidos.
- China anunció un paquete de estímulos económicos en respuesta a los recientes indicadores económicos, los cuales han mostrado una disminución en la demanda de petróleo en los últimos meses.

- También se reportó un crecimiento en la producción de países fuera de la OPEP+, con un aumento de 1,7 millones de barriles por día (bpd), liderado por Estados Unidos, Canadá, Brasil y Guyana.
- A pesar de la caída en los precios del petróleo, persisten las expectativas y especulaciones sobre un posible incremento en la producción por parte de la OPEP+, con Arabia Saudita desempeñando un papel clave en las decisiones.

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
Asfalto PG-64-22	58,86	16,20
Asfalto AC-10	59,07	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 v1 el 11 de octubre 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.

<i>PRODUCTO</i>	<i>Di</i>
Gasolina RON 95	2,12
Gasolina RON 91	11,20
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	-2,08
Asfalto	5,37
LPG (70-30)	3,44
Jet fuel A-1	4,69
Jet fuel A	4,69
Bunker	0,57
Bunker Térmico ICE	0,00
Bunker Térmico ICE 2	1,60
Av-gas	-
	77,55

Fuente: Intendencia de Energía

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:

$ALE_{i,t}$ = 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:

$$LPS_{i,t} = LVTS_t * \frac{VSE_{i,t}}{\sum VTE_{i,t}} \quad (\text{Ecuación 20})$$

(...)

Por su parte, el valor total del subsidio cruzado $LVTS_t$ se calcula utilizando la siguiente ecuación:

$$LVTS_t = \sum_{n=pb}^{cb} \sum_{i=1}^I SC_{i,n} * (VTR_{i,n} - VTE_{i,n}) \quad (\text{Ecuación 21})$$

(...)

¹ Para los productos que no son subsidiadores, la variable $LPS_{i,t}$ será igual a cero.

Para la liquidación de las variables de diferencial de precios anterior y ajuste de liquidación extraordinaria anterior, la fórmula a utilizar es la siguiente:

$$LAL_{i,t} = \sum_{n=pb}^{cb} [(VTR_{i,n} - VTES_{i,n}) * (DA_{i,n} - ALE_{i,n})] \text{ (Ecuación 22)}$$

(...)

Para la liquidación del canon de regulación la ecuación de cálculo a emplear será la siguiente:

$$LC_{i,t} = \sum_{b=pm}^{um} [(VTR_{i,b} - VTE_{i,b}) * (CA_{i,b})] \text{ (Ecuación 23)"}$$

(...).

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)

PRODUCTO	LASE	LPS	LAL	LC/VSE	VSE	ALE
Gasolina RON 95	149,96	-255,54	26,50	0,00	386,56	1,18
Gasolina RON 91	-160,66	-220,88	5,41	-0,00	334,14	0,16
Gasolina RON 91 (pescadores)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	891,27	-434,50	-382,67	0,00	657,27	1,46
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diésel marino	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Keroseno	0,82	-1,29	0,00	-0,00	1,95	0,97
Bunker	-0,07	0,16	-38,29	-0,00	45,64	-0,88
Bunker Térmico ICE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bunker Térmico ICE 2	-1,69	0,22	315,82	0,00	64,00	5,23
IFO 380	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Asfalto	-0,83	0,12	-63,16	-0,00	34,67	-1,90
Asfalto PG-64-22	-0,83	0,12	-63,16	-0,00	34,67	-1,90
Asfalto AC-10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diésel pesado o gasóleo	-7,70	-1,71	-1,52	-0,00	2,59	-2,92
Emulsión asfáltica rápida (RR)	-0,09	0,02	-0,08	-0,00	4,66	-0,08
Emulsión asfáltica lenta (RL)	0,04	0,00	-0,06	0,00	0,48	0,12
LPG (70-30)	-0,13	0,83	-25,78	0,00	241,92	-0,09
LPG (rico en propano)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Av-Gas	-2,04	-0,44	4,86	-0,00	0,66	4,86
Jet fuel A-1	-0,50	0,65	206,14	0,00	190,10	1,10
Jet fuel A	-0,50	0,65	206,14	0,00	190,10	1,10
Nafta pesada	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Intendencia de Energía

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 aumentado 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
Pérdidas en tránsito \$/bbl	-0,06	0,00	0,01	0,00
Costos de trasiego almacenamiento y distribución	9,16	9,16	9,38	9,38
Costos de gerencias de apoyo	9,02	0,00	9,02	0,00
Inventario de Seguridad en producto terminado	0,00	0,00	0,00	0,00
Inversión (depreciación)	7,36	0,00	7,35	0,00
Costos por demoras en embarques	0,74	0,00	0,74	0,00
Transferencias	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 noviembre 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	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Valor subsidio Pescadores
Gasolina RON 91 (pescadores)	26,51	9,16	-17,35	696 045	- 12 075 546
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	26,78	9,38	-17,40	1 635 658	- 28 460 213
Total del subsidio					-40 535 760

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024.

Tal y como se muestra en el cuadro anterior se obtiene como resultado que el monto total a subsidiar en octubre de 2024 es de ¢-12 075 546 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 ¢-28 460 213 en dicho mes.

El subsidio total a pescadores asciende a ¢ 40 535 759,73 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	63 078 158,00	20,12%	0,13
Gasolina RON 91	51 864 924,00	16,55%	0,13
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	103 194 138,00	32,92%	0,13
Jet fuel A-1	27 113 581,00	8,65%	0,13
Jet fuel A	-	0,00%	0,13
LPG (70-30)	38 929 784,00	12,42%	0,13
LPG (rico en propano)	-	0,00%	-
Asfalto	5 753 252,00	1,84%	0,13
Asfalto PG-64-22	-	0,00%	0,13
Asfalto AC-10	-	0,00%	-
Diésel marino	-	0,00%	-
Keroseno	295 568,00	0,09%	0,13
Bunker	6 857 814,00	2,19%	0,13
IFO 380	-	0,00%	-
Av-Gas	95 625,00	0,03%	0,13
Bunker Térmico ICE	-	0,00%	-
Bunker Térmico ICE 2	15 000 000,00	4,79%	0,13
Emulsión asfáltica lenta (RL)	79 494,00	0,03%	0,13
Emulsión asfáltica rápida (RR)	752 769,00	0,24%	0,13
Diésel pesado o gasóleo	420 837,00	0,13%	0,13
Nafta pesada	-	0,00%	-

Fuente: Intendencia de Energía
Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024.

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)
Bunker	85,97%	6 857 814,00	222,36	307,21	258,64	- 48,57	- 333 073 264,50
Bunker Térmico ICE	84,88%	-	242,25	276,62	285,40	8,78	-
Bunker Térmico ICE 2	84,88%	15 000 000,00	241,39	297,55	284,38	- 13,17	- 197 551 738,74
LPG (70-30)	86,22%	38 929 784,00	102,94	179,31	119,39	- 59,92	- 2 332 602 691,78
LPG (rico en propano)	89,17%	-	222,82	283,59	249,87	- 33,72	-
Total del subsidio							-2 863,23

*Este precio no incluye impuestos

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024.

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 noviembre de 2024, el monto total a subsidiar asciende a ¢ 2 863 227 695,01 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	63 078 158,00	28,81%	13,08
Gasolina RON 91	51 864 924,00	23,69%	13,08
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	103 194 138,00	47,13%	13,08
Diésel marino	0,00	0,00%	-
Keroseno	295 568,00	0,13%	13,08
IFO 380	0,00	0,00%	-
Diésel pesado o gasóleo	420 837,00	0,19%	13,08
Av-Gas	95 625,00	0,04%	13,08
Nafta pesada	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 $Ca_{i,a}$ 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 2024

Cálculo de componentes de margen de operación y rédito sobre base tarifaria (colones por litro)	
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.

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 Plantel (sin impuesto)
							Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio		
Gasolina RON 95	289,61	26,73	2,12	- 1,18	-	0,46	-	0,13	-	13,08	-	-	10,97	341,92
Gasolina RON 91	273,87	26,51	11,20	- 0,16	-	0,46	-	0,13	-	13,08	-	-	11,17	336,26
Gasolina RON 91 (pescadores)	273,87	26,51	-	-	-	-	- 17,35	-	-	-	-	-	-	283,03
Diésel para uso automotriz de 50 ppm az	291,01	26,78	- 2,08	- 1,46	-	0,46	-	0,13	-	13,08	-	-	11,64	339,57
Diésel uso automotriz 50 ppm az	291,01	26,78	-	-	-	-	- 17,40	-	-	-	-	-	-	300,39
Diésel marino	859,39	26,78	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	11,64	898,27
Keroseno	292,79	25,11	-	- 0,97	-	0,46	-	0,13	-	13,08	-	-	10,27	340,87
Bunker	241,58	50,13	0,57	0,88	-	0,46	-	0,13	- 48,57	-	-	-	13,45	258,64
Bunker Térmico ICE	258,06	14,90	-	-	-	0,46	-	-	8,78	-	-	-	3,19	285,40
Bunker Térmico ICE 2	282,51	14,90	1,60	- 5,23	-	0,46	-	0,13	- 13,17	-	-	-	3,19	284,38
IFO 380	520,10	42,09	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	12,72	575,38
Asfalto	249,88	58,86	5,37	1,90	-	0,46	-	0,13	-	-	-	-	16,20	332,81
Asfalto PG-64-22	249,99	58,86	5,37	1,90	-	0,46	-	0,13	-	-	-	-	16,20	332,92
Asfalto AC-10	248,97	59,07	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	16,20	324,70
Diésel pesado o gasóleo	262,95	22,88	-	2,92	-	0,46	-	0,13	-	13,08	-	-	6,07	308,49
Emulsión asfáltica rápida (RR)	161,67	27,01	-	0,08	-	0,46	-	0,13	-	-	-	-	13,78	203,13
Emulsión asfáltica lenta (RL)	162,42	16,56	-	- 0,12	-	0,46	-	0,13	-	-	-	-	13,78	193,24
LPG (70-30)	142,66	21,96	3,44	0,09	-	0,46	-	0,13	- 59,92	-	-	-	10,56	119,39
LPG (rico en propano)	250,48	22,09	-	-	-	0,46	-	-	- 33,72	-	-	-	10,56	249,87
Av-Gas	541,54	52,35	- 77,55	- 4,86	-	0,46	-	0,13	-	13,08	-	-	30,22	555,37
Jet fuel A-1	292,79	54,13	4,69	- 1,10	-	0,46	-	0,13	-	-	-	-	14,07	365,18
Jet fuel A	378,47	54,13	4,69	- 1,10	-	0,46	-	0,13	-	-	-	-	14,07	450,86
Nafta pesada	281,74	17,70	-	-	-	0,46	-	-	-	-	-	-	10,50	310,41

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024.

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 44557-H del 09 de julio de 2024, publicado en la Gaceta N°133 del 19 de julio 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	273,25
Gasolina RON 91	261,25
Gasolina RON 91 (pescadores)	0,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	154,50
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	0,00
Diésel marino	154,50
Keroseno	74,50
Bunker	25,25
Bunker Térmico ICE	25,25
Bunker Térmico ICE 2	25,25
IFO 380	0,00
Asfalto	53,00
Asfalto PG-64-22	53,00
Asfalto AC-10	53,00
Diésel pesado o gasóleo	51,25
Emulsión asfáltica rápida (RR)	40,25
Emulsión asfáltica lenta (RL)	40,25
LPG (70-30)	24,00
LPG (rico en propano)	24,00

Av-Gas	261,25
Jet fuel A-1	156,50
Jet fuel A	156,50
Nafta pesada	38,00

Fuente: Intendencia de Energía.

Decreto Ejecutivo 44433-H, publicado en el Alcance 81 La Gaceta N°75 del 29 de abril de 2024 y Ley 10110.

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 rectificadas 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 30 de octubre de 2024, bajo el archivo denominado DRF EEP Oct 2024 v3.

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⁾	283,89	987,55	287,47
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	310,65	929,22	334,32
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	309,63	969,08	319,51
Asfalto ⁽¹⁾	385,81	1 025,38	376,26
Asfalto PG-64-22 ⁽¹⁾	385,92	1 026,50	364,46
Asfalto AC-10 ⁽¹⁾	377,70	1 025,34	368,37
Emulsión asfáltica rápida ⁽¹⁾	243,38	1 004,75	242,23
Emulsión asfáltica lenta ⁽¹⁾	233,49	1 009,13	231,38
LPG (mezcla 70-30)	143,39	532,57	269,24
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.

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	365,18	74,38	290,80	439,56
Jet fuel A	450,86	74,38	376,48	525,25
Av-Gas	555,37	53,68	501,68	609,05
IFO 380	575,38	18,96	556,42	594,33

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	521,68	74,38	447,30	596,06
Jet fuel A	607,36	74,38	532,98	681,75
Av-Gas	816,62	53,68	762,93	870,30
IFO 380	575,38	18,96	556,42	594,33

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	3,797
Asfalto	3,657
Asfalto PG-64-22	3,653
Asfalto AC-10	3,657
Emulsión asfáltica rápida (RR)	3,732
Emulsión asfáltica lenta (RL)	3,716

Fuente: Aresep con base en el margen vigente y la densidad de referencia estimada.

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)

<i>Tipo de margen</i>	<i>Margen por litro</i>	<i>Margen por kg</i>
<i>Margen envasador</i>	59,860	112,397
<i>Margen distribuidor</i>	61,131	114,784
<i>Margen Comercializador</i>	70,294	131,989

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)

<i>Tipo de margen</i>	<i>Margen por litro</i>	<i>Margen por kg</i>
<i>Margen envasador</i>	59,860	117,951
<i>Margen distribuidor</i>	61,131	120,455
<i>Margen Comercializador</i>	70,294	138,510

Fuente: Aresep con base en el margen vigente y la densidad de referencia estimada.

Según la resolución RE-0053-IE-2024 del 23 de julio, la IE actualizó el impuesto único de los combustibles, según el Decreto Ejecutivo 44557-H del 09 de julio de 2024, publicado en la Gaceta N°133 del 19 de julio de 2024. La resolución RE-0053-IE-2024 fue publicada en el Alcance 133 a la Gaceta 138 del 29 de julio de 2024 (ET-057-2024)

IV. 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	289,61	273,87	291,01	292,79	541,54	292,79
Variables relacionadas con Recope	38,16	38,14	38,88	68,66	83,03	35,84
Impuesto único	273,25	261,25	154,50	156,50	261,25	74,50
Margen de estación de servicio	56,68	56,68	56,68	0,00	0,00	56,68
Flete promedio	12,77	12,77	12,77	17,27	17,27	12,77
Diferencial de precios y liquidación	0,94	11,04	-3,53	3,60	-82,41	-0,97
Subsidio pescadores	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13
Subsidio Política Sectorial	13,08	13,08	13,08	0,00	13,08	13,08
IVA	1,66	1,66	1,66	0,00	0,00	1,66
Precio final	686	669	565	539	834	486

Fuente: Intendencia de Energía

Cuadro 22.
Descomposición porcentual del precio en estaciones de servicio

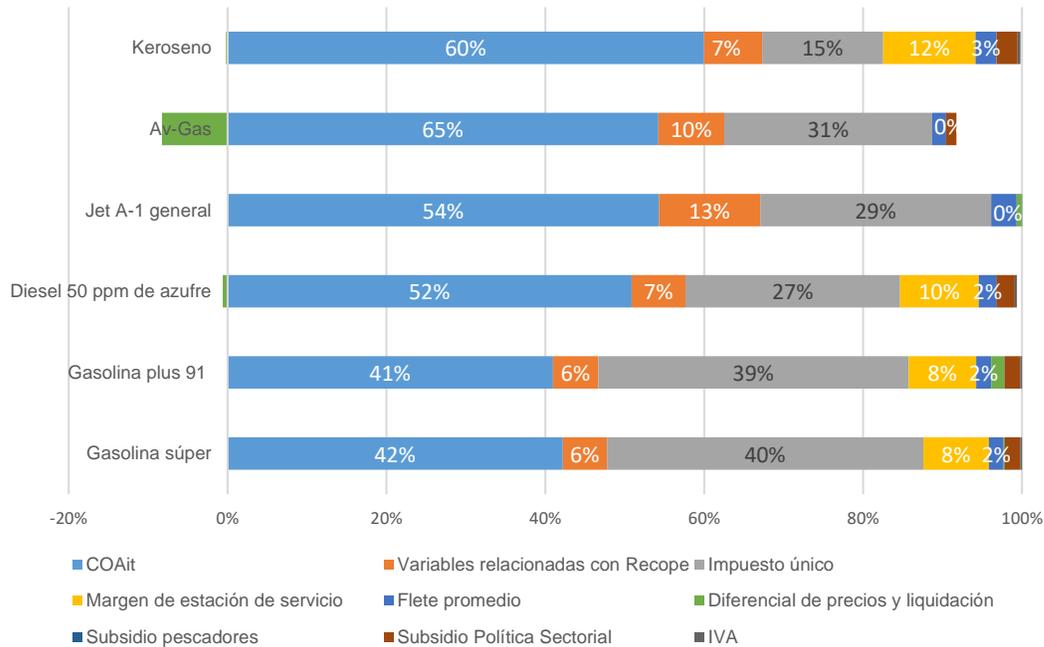
Factores del precio	Gasolina súper	Gasolina plus 91	Diesel 50 ppm de azufre	Jet A-1 general	Av-Gas	Keroseno
COAit	42%	41%	52%	54%	65%	60%
Variables relacionadas con Recope	6%	6%	7%	13%	10%	7%
Impuesto único	40%	39%	27%	29%	31%	15%
Margen de estación de servicio	8%	8%	10%	0%	0%	12%
Flete promedio	2%	2%	2%	3%	2%	3%
Diferencial de precios y liquidación	0%	2%	-1%	1%	-10%	0%
Subsidio pescadores	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Subsidio Política Sectorial	2%	2%	2%	0%	2%	3%
IVA	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Precio final	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024.

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



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 oficio P-0654-2024.
 El Jet y el AV- Gas no poseen flete promedio

V. 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-0068-IE-2024 (ET-083-2024), publicada en el Alcance 138, Gaceta 145 del 08 de agosto de 2024, fijó las tarifas vigentes para los combustibles que se comercializan en las estaciones de servicio.

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-0068-IE-2024	Propuesto	RE-0068-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-083-2024		ET-083-2024			
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	698,68	684,62	700,00	686,00	-14,00	-2,00%
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	664,89	666,96	667,00	669,00	2,00	0,30%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	562,99	563,52	565,00	565,00	0,00	0,00%
Keroseno ⁽¹⁾	486,95	484,82	489,00	486,00	-3,00	-0,61%
Av-Gas ⁽²⁾	879,76	833,89	880,00	834,00	-46,00	-5,23%
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	543,17	538,95	543,00	539,00	-4,00	-0,74%
Jet fuel A ⁽²⁾	624,65	624,63	625,00	625,00	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 oficio P-0654-2024.

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-0068-IE-2024	Propuesto	RE-0068-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-083-2024		ET-083-2024			
LPG mezcla 70-30	209,23	203,25	266	260	-6	-2,26%
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 oficio P-0654-2024.

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-0068-IE-2024 ET-083-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
LPG mezcla 70-30	7 260,00	7 126,00	-134,00	-2%

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 oficio P-0654-2024.

VI. 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-0665-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

VII. CONCLUSIONES

1. Para la elaboración del presente informe, se utilizó la información aportada por Recope, en el oficio P-0653-2024 del 11 de octubre de 2024 y la información suministrada en el SIR, que se encontraba disponible al 30 de octubre 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. Durante el periodo de este estudio, se han identificado algunos factores que explican la disminución de ciertos productos terminados importados por Costa Rica:

- *La Administración de Información Energética (EIA) informó un aumento de 100.000 barriles, alcanzando los 125,1 millones de barriles en los inventarios de destilados en Estados Unidos.*
 - *China anunció un paquete de estímulos económicos en respuesta a los recientes indicadores económicos, los cuales han mostrado una disminución en la demanda de petróleo en los últimos meses.*
 - *También se reportó un crecimiento en la producción de países fuera de la OPEP+, con un aumento de 1,7 millones de barriles por día (bpd), liderado por Estados Unidos, Canadá, Brasil y Guyana.*
 - *A pesar de la caída en los precios del petróleo, persisten las expectativas y especulaciones sobre un posible incremento en la producción por parte de la OPEP+, con Arabia Saudita desempeñando un papel clave en las decisiones.*
4. *Los costos de adquisición obtenidos para los principales productos, cuyas fechas abarcan desde el 13 de septiembre de 2024 hasta el 10 de octubre de 2024 son los siguientes: para el caso de la gasolina RON 95 se obtuvo un valor de ₡ 289,61 por litro, para la gasolina RON 91 fue de ₡ 273,87 por litro, mientras que para el diésel el costo de adquisición obtenido es de ₡ 291,01 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 ₡519,35, el cual si se compara con el utilizado en la fijación extraordinaria anterior ₡ 520,50, registró una apreciación de 1,15 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 ₡40,54 millones a trasladar en octubre de 2024 y en el caso del subsidio relacionado con la Política Sectorial el monto total a subsidiar asciende a ₡ 2 863,23 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-0068-IE-2024	Propuesto	RE-0068-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-083-2024		ET-083-2024			
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	698,68	684,62	700,00	686,00	-14,00	-2,00%
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	664,89	666,96	667,00	669,00	2,00	0,30%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	562,99	563,52	565,00	565,00	0,00	0,00%
Keroseno ⁽¹⁾	486,95	484,82	489,00	486,00	-3,00	-0,61%
Av-Gas ⁽²⁾	879,76	833,89	880,00	834,00	-46,00	-5,23%
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	543,17	538,95	543,00	539,00	-4,00	-0,74%
Jet fuel A ⁽²⁾	624,65	624,63	625,00	625,00	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.

**PRECIOS CONSUMIDOR GLP EN ESTACIÓN DE SERVICIO Y A GRANEL
-colones por litro-**

Producto ⁽¹⁾	Precio Envasador		Precio en estación ⁽¹⁾		Variación del precio estaciones de servicio	
	Tanques fijos ⁽²⁾		RE-0068-IE-2024	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	RE-0068-IE-2024	Propuesto	RE-0068-IE-2024	Propuesto		
LPG mezcla 70-30	209,23	203,25	266	260	-6	-2,26%
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.

**PRECIOS COMERCIALIZADOR GLP EN CILINDROS DE 25 LIBRAS
(mezcla propano-butano)
-colones -**

Producto	Cilindro de 11,34 kg (25 lb)		Variación	
	<i>RE-0068-IE-2024</i>	<i>Propuesto</i>	<i>Absoluta</i>	<i>Porcentual</i>
	<i>ET-083-2024</i>			
LPG mezcla 70-30	7 260,00	7 126,00	-134,00	-2%

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 oficio P-0654-2024.

[...]

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

**POR TANTO
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:

Precios plantel Recope (colones por litro)		
Productos	Precio sin impuesto	Precio con impuesto (3)
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	341,92	615,17
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	336,26	597,51
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	339,57	494,07
Diésel marino	898,27	1 052,77
Keroseno ⁽¹⁾	340,87	415,37
Búnker ⁽²⁾	258,64	283,89
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	285,40	310,65
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	284,38	309,63
IFO 380 ⁽²⁾	575,38	575,38
Diésel pesado o gasoleo ⁽²⁾	308,49	359,74
Av-Gas ⁽¹⁾	555,37	816,62
Jet fuel A-1 ⁽¹⁾	365,18	521,68
Jet fuel A ⁽¹⁾	450,86	607,36
Nafta Pesada ⁽¹⁾	310,41	348,41

(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 oficio P-0654-2024.

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⁾	283,89	987,55	287,47
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	310,65	929,22	334,32
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	309,63	969,08	319,51
Asfalto ⁽¹⁾	385,81	1 025,38	376,26
Asfalto PG-64-22 ⁽¹⁾	385,92	1 026,50	364,46
Asfalto AC-10 ⁽¹⁾	377,70	1 025,34	368,37
Emulsión asfáltica rápida ⁽¹⁾	243,38	1 004,75	242,23
Emulsión asfáltica lenta ⁽¹⁾	233,49	1 009,13	231,38
LPG (mezcla 70-30)	143,39	532,57	269,24
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.

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	283,03
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	300,39

(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

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

Precios consumidor final en estaciones de servicio -colonos por litro-

Producto	Precio sin IVA/ transporte	IVA por transporte ⁽³⁾	Precio con IVA/transporte ⁽⁴⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	684,62	1,66	686,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	666,96	1,66	669,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	563,52	1,66	565,00
Keroseno ⁽¹⁾	484,82	1,66	486,00
Av-Gas ⁽²⁾	833,89	-	834,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	538,95	-	539,00
Jet fuel A ⁽²⁾	624,63	-	625,00

⁽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	618,92
Gasolina RON 91	601,26
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	497,82
Keroseno	419,12
Bunker	287,64
Diésel pesado o gasóleo	363,49
Nafta pesada	352,16

⁽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	291,27
Asfalto	379,92
Asfalto PG-64-22	387,89
Asfalto AC-10	372,02
Emulsión asfáltica rápida (RR)	245,97
Emulsión asfáltica lenta (RL)	235,09

⁽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.

g. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- al consumidor final mezcla 70-30:

**Precio de Gas Licuado de Petróleo por tipo de envase y cadena de distribución
-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 -por litro-	203,25	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 733,00	2 254,00	2 853,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 461,00	4 503,00	5 700,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 328,00	5 629,00	7 126,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	6 060,00	7 883,00	9 979,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	6 923,00	9 005,00	11 399,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	7 789,00	10 132,00	12 826,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	10 388,00	13 513,00	17 105,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	17 311,00	22 518,00	28 505,00
Estación de servicio mixta (por litro) ⁽⁵⁾		(*)	260,00

(*) 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.

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindros de GLP de ₡70,294/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2024 del 29 de febrero de 2024 (ET-009-2024).

(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 *oficio P-0654-2024*.

h. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- rico en propano al consumidor final:

Precio de Gas Licuado de Petróleo rico en propano por tipo de envase y cadena de distribución

-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 *oficio P-0654-2024*.

- 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

Producto	¢/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	290,80	439,56
Jet fuel A	376,48	525,25
Av-gas	501,68	609,05
IFO 380	556,42	594,33
<i>Tipo de cambio</i>	<i>¢519,35</i>	

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024.

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	447,30	596,06
Jet fuel A	532,98	681,75
Av-gas	762,93	870,30
IFO 380	556,42	594,33
<i>Tipo de cambio</i>	<i>¢519,35</i>	

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0654-2024

- 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-0166-IE-2024 del 31 de octubre 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

Mario Mora Quirós, Intendente.—1 vez.—O.C.N° 082202410380.—Solicitud N° 549349.—(IN2024906676).

ANEXO 1

Precios al consumidor final en plattel de Recope -colones por litro-

Productos	Precio sin Impuesto		Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0068-IE-2024	Propuesto	RE-0068-IE-2024	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-083-2024		ET-083-2024			
Gasolina RON 95 ¹	355,98	341,92	629,23	615,17	-14,06	-2,23%
Gasolina RON 91 ¹	334,19	336,26	595,44	597,51	2,07	0,35%
Gasolina RON 91 pescadores ^{1 y 3}	283,03	283,03	283,03	283,03	0,00	0,00%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	339,04	339,57	493,54	494,07	0,53	0,11%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre (pescadores) ^{1 y 3}	301,94	300,39	301,94	300,39	-1,55	-0,51%
Diésel marino	898,27	898,27	1052,77	1 052,77	0,00	0,00%
Keroseno ¹	343,00	340,87	417,50	415,37	-2,13	-0,51%
Búnker ²	268,57	258,64	293,82	283,89	-9,93	-3,38%
Búnker Térmico ICE ²	292,62	285,40	317,87	310,65	-7,21	-2,27%
Búnker Térmico ICE 2 ²	284,38	284,38	309,63	309,63	0,00	0,00%
IFO 380 ²	575,38	575,38	575,38	575,38	0,00	0,00%
Diésel pesado ²	313,60	308,49	364,85	359,74	-5,11	-1,40%
Av-gas ¹	601,24	555,37	862,49	816,62	-45,88	-5,32%
Jet fuel A-1 ¹	369,40	365,18	525,90	521,68	-4,22	-0,80%
Jet fuel A ¹	450,88	450,86	607,38	607,36	-0,01	0,00%
Nafta pesada ¹	318,47	310,41	356,47	348,41	-8,07	-2,26%

(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-0068-IE-2024	Con ajuste ⁽¹⁾	Absoluta	Porcentual
	ET-083-2024			
Gasolina RON 95	632,98	618,92	-14,06	-2,22%
Gasolina RON 91	599,19	601,26	2,07	0,35%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	497,29	497,82	0,53	0,11%
Keroseno	421,25	419,12	-2,13	-0,51%
Bunker	297,57	287,64	-9,93	-3,34%
Diésel pesado o gasóleo	368,60	363,49	-5,11	-1,39%
Nafta pesada	360,22	352,16	-8,07	-2,24%

⁽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.

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 o máximo	Margen Absoluto	Descuento o máximo	Margen Absoluto	Descuento o máximo
Cilindro 4,54 kg -10 libras-	510,28	66,34	521,12	67,75	599,23	77,90
Cilindro 9,07 kg -20 libras-	1 019,44	132,53	1 041,09	135,34	1 197,14	155,63
Cilindro 11,34 kg -25 libras-	1 274,59	165,70	1 301,65	169,21	1 496,76	194,58
Cilindro 15,88 kg -35 libras-	1 784,87	232,03	1 822,77	236,96	2 095,99	272,48
Cilindro 18,14 kg -40 libras-	2 038,89	265,06	2 082,18	270,68	2 394,28	311,26
Cilindro 20,41 kg -45 libras-	2 294,03	298,22	2 342,74	304,56	2 693,90	350,21
Cilindro 27,22 kg -60 libras-	3 059,46	397,73	3 124,42	406,17	3 592,74	467,06
Cilindro 45,36 kg -100 libras-	5 098,35	662,78	5 206,60	676,86	5 987,02	778,31

Anexo 4

Precios al consumidor final en plantel de Recope -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0068-IE-2024	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-083-2024			
Búnker ¹	297,22	287,47	-9,75	-3,28%
Búnker Térmico ICE ¹	342,08	334,32	-7,76	-2,27%
Búnker Térmico ICE 2 ¹	319,88	319,51	-0,37	-0,12%
Asfalto ¹	376,55	376,26	-0,29	-0,08%
Asfalto PG-64-22 ¹	364,46	364,46	0,00	0,00%
Asfalto AC-10 ¹	369,60	368,37	-1,23	-0,33%
Emulsión asfáltica rápida RR ¹	243,25	242,23	-1,02	-0,42%
Emulsión asfáltica lenta RL ¹	230,85	231,38	0,53	0,23%
LPG -mezcla 70-30 ²	280,71	269,24	-11,47	-4,09%
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 oficio P-0654-2024.

Anexo 5

Precios comercializador sin punto fijo -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0068-IE-2024	Con ajuste ⁽¹⁾	Absoluta	Porcentual
	ET-083-2024			
Bunker	301,01	291,27	-9,75	-3,24%
Asfalto	380,21	379,92	-0,29	-0,08%
Asfalto PG-64-22	387,89	387,89	0,00	0,00%
Asfalto AC-10	373,26	372,02	-1,23	-0,33%
Emulsión asfáltica rápida (RR)	246,98	245,97	-1,02	-0,41%
Emulsión asfáltica lenta (RL)	234,55	235,09	0,54	0,23%

⁽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

RE-0078-IT-2024

San José, a las 14:00 horas del 1 de noviembre de 2024

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA FIJACIÓN TARIFARIA ORDINARIA DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, EN LA RUTA SIN NUMERO DESCRITA COMO: SAN RAFAEL DE GUATUSO-EL VALLE-LAS LETRAS-LA UNIÓN Y VICEVERSA, OPERADA POR LA EMPRESA EMPRESARIOS UNIDOS DEL NORTE S.R.L.

EXPEDIENTE ET-011-2024

RESULTANDOS:

- I. La metodología tarifaria ordinaria vigente del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, fue aprobada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance N°35 a La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, y sus reformas.
- II. La empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L., con cédula jurídica 3-102-082033, cuenta con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, según el artículo 7.2 de la Sesión Ordinaria 26-2016 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP), celebrada el 8 de mayo de 2016 (folio 80), el cual fue renovado mediante el artículo 8.2 de la Sesión Ordinaria 10-2022 de la Junta Directiva del CTP, celebrada el 8 de febrero de 2022 (folios 60 al 63).
- III. 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”*.
- IV. 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”*.
- V. 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”*.

- VI. El 11 de mayo de 2022, mediante el memorando ME-0213-IT-2022, el Intendente de Transporte acogió el informe IN-0057-IT-2022, relacionado con los requisitos y condiciones que se deben verificar para la realización de estudios tarifarios ordinarios de oficio (folio 133).
- VII. 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”*.
- VIII. El 29 de junio de 2023, mediante el memorando ME-0271-IT-2023, el Intendente de Transporte aceptó el informe IN-0114-IT-2023 que complementa el informe IN-0057-IT-2022, relacionado con los requisitos y condiciones que se deben verificar para la realización de estudios tarifarios ordinarios de oficio (folio 134).
- IX. El 5 de octubre de 2023, mediante memorando ME-0454-IT-2023 (folios 6 al 7), el Intendente de Transporte aceptó el informe IAA-061-2023 correspondiente al estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de la ruta sin número descrita como: San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa (folios 8 al 52).
- X. 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 Autoridad Reguladora emitió 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”*.
- XI. El 8 de enero de 2024, mediante el memorando ME-0011-IT-2024, el Intendente de Transporte instruyó a las áreas de Regulación Económica y de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte para elaborar un informe técnico preliminar con una propuesta de fijación tarifaria ordinaria para la ruta sin número descrita como: San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa (folio 2).

- XII.** El 8 de enero de 2024 mediante el oficio OF-0024-IT-2024 la Intendencia de Transporte solicitó al CTP información de las variables operativas de la ruta sin número descrita como: San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa (folios 3 al 4).
- XIII.** El 9 de enero de 2024 por medio del oficio OF-0030-IT-2024 se solicitó a la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. información regulatoria relacionada con los inmuebles utilizados para la prestación del servicio público de la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa (folios 53 al 54).
- XIV.** El 23 de enero de 2024 venció el plazo otorgado por la Intendencia de Transporte a la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L., para que aportara la información regulatoria relacionada con los inmuebles utilizados para la prestación del servicio público de la ruta sin número, solicitada mediante el oficio OF-0030-IT-2024. No consta en nuestros registros ni en el expediente ET-011-2024 que el prestador haya remitido la información o haya solicitado ampliación de plazo.
- XV.** El 24 de enero de 2024 a partir de la verificación de cumplimiento de las obligaciones legales, mediante auto de prevención AP-0010-IT-2024, se le solicitó a la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. corregir los incumplimientos (folio 67).
- XVI.** El 16 de febrero de 2024 el CTP respondió el oficio OF-0024-IT-2024, mediante el oficio CTP-DT-OF-0092-2024 (folios 57 al 59).
- XVII.** El 20 de febrero de 2024, por medio del oficio OF-0217-IT-2024 la Intendencia de Transporte solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario respectivo y se adjuntaron los comprobantes de la verificación de cumplimiento de las obligaciones legales conforme a lo establecido en el Por Tanto I Punto II-4 de la resolución RE-0100-JD-2023 (folio 1 y 67).
- XVIII.** El 21 de febrero de 2024, mediante correo electrónico, la Intendencia de Transporte solicitó al Consorcio Dekra CR S.A. el estado de la inspección técnica vehicular de la unidad de la flota autorizada de la ruta sin número placa AB007112 (folio 69 y 71).
- XIX.** El 1 de marzo de 2024 mediante oficio OF-0263-IT-2024 la Intendencia de Transporte solicitó a la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. el estado de la inspección técnica vehicular de la unidad de la flota autorizada de la ruta sin número placa AB007112 (folio 70).

- XX.** El 19 de marzo de 2024 mediante el oficio OF-0316-IT-2024 la Intendencia de Transporte solicitó al CTP aclaración de los recorridos autorizados de la ruta sin número descrita como: San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa (folios 81 al 83). No consta en nuestros registros ni en el expediente ET-011-2024 que el CTP haya remitido la información solicitada.
- XXI.** El 8 de mayo de 2024, mediante oficio OF-0469-IT-2024, se reiteró al CTP que se encontraba pendiente de respuesta el oficio OF-0316-IT-2024 (folio 94). No consta en nuestros registros ni en el expediente ET-011-2024 que el CTP haya remitido la información solicitada.
- XXII.** El 21 de agosto de 2024, mediante el informe IN-0224-IT-2024 y sus anexos, se emitió el informe preliminar del estudio tarifario ordinario de oficio para la ruta sin número descrita como: San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa (folios 96 al 151).
- XXIII.** El 21 de agosto de 2024, mediante el memorando ME-0611-IT-2024, el Intendente de Transporte a.í. acogió el informe IN-0224-IT-2024 e instruyó realizar la solicitud de convocatoria a audiencia pública (folio 95).
- XXIV.** El 22 de agosto de 2024, mediante el memorando ME-0615-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a audiencia pública para el proceso de fijación ordinaria de oficio de la ruta sin número descrita como: San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa (folios 152 al 153).
- XXV.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia pública se realizó el 3 de setiembre de 2024 en La Gaceta N°162 y en los diarios La Extra y La Teja del 4 de setiembre de 2024 (folio 168).
- XXVI.** Las audiencias públicas presenciales se realizaron los días 30 de setiembre de 2024 a las 16:00 horas en las instalaciones de la Unión Cantonal de la Asociaciones de Guatuso y el 1 de octubre de 2024 en el Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral del Valle.
- XXVII.** La audiencia pública virtual se realizó el 2 de octubre de 2024 a través de la plataforma Zoom en el siguiente enlace y hora:
Hora: 17:00 horas (5:00 p.m.).
Enlace: <https://aresep.go.cr/audiencias/ET-011-2024>.

- XXVIII.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0608-DGAU-2024 del 8 de octubre de 2024 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 199 al 200) y las actas de las audiencias públicas bajo los oficios AC-0464-DGAU-2024, AC-0465-DGAU-2024 y AC-0466-DGAU-2024, todas del 8 de octubre de 2024 (folios 182 al 198), se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.
- XXIX.** La propuesta de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0317-IT-2024 del 01 de noviembre de 2024, que corre agregado al expediente
- XXX.** 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.
- XXXI.** 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-0317-IT-2024 del 01 de noviembre de 2024, que sirve de base para el presente acto administrativo
- XXXII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0317-IT-2024 del 01 de noviembre 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:

“(..)

B. SOBRE LA REALIZACIÓN DEL PRESENTE ESTUDIO DE OFICIO

En primera instancia, el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593 faculta a la Aresep para poder realizar estudios ordinarios de oficio, para lo cual deberá otorgarse la respectiva audiencia pública en cumplimiento del principio de participación ciudadana.

En este caso particular, producto de las labores regulatorias que realiza continuamente esta Intendencia, y con base en las necesidades particulares de algunas rutas, durante el año 2023 se identificó el caso de la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, como una prioritaria para ser atendida al ser

una ruta que no cuenta con tarifa autorizada. Previo a la realización de la fijación tarifaria ordinaria de oficio, se determinó realizar un estudio de cantidad de pasajeros para que pueda ser considerado en el cálculo tarifario.

La planificación de la ejecución de un estudio de cantidad de pasajeros movilizados considera trabajo de campo, el cual para este caso se realizó entre los meses de agosto y setiembre de 2023.

Al disponer de dicho estudio técnico debidamente aceptado por el Intendente de Transporte, por medio del memorando ME-0011-IT-2024 se instruyó iniciar el estudio tarifario ordinario de oficio.

Por medio del presente estudio se busca establecer las tarifas de esta ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, que consideren los costos derivados del esquema operativo vigente y la movilización de pasajeros, de modo que se vele por el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador (art. 4 de la Ley 7593), cumpliendo el principio de servicio al costo establecido en el artículo 3 de la Ley de la Autoridad Reguladora.

Esto además es consistente con el cuarto pilar de la Política Regulatoria (RE-0206-JD-2021) “Regulación con propósito”, de modo que la regulación confirme su valor público para la sociedad y contribuya proactivamente a alcanzar los objetivos sociales y económicos. Asimismo, con el sexto pilar “Regulación independiente y coordinada con su entorno”, en cuanto a que las decisiones regulatorias se basen en evidencias y sean objetivas y apegadas a criterios técnicos y legales, velando por la independencia del ente regulador en el ejercicio de sus competencias.

Adicionalmente, la propuesta se apega a los objetivos tarifarios-económicos 2 y 3 de la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte (RE-0211-JD-2021), en cuanto a garantizar a los operadores del servicio público, tarifas que le permitan contar con recursos suficientes para la prestación óptima del servicio según las estructuras productivas modelo y la metodología tarifaria ordinaria vigente, así como garantizar a los operadores del servicio de transporte público tarifas para cubrir únicamente los costos necesarios para prestar el servicio incluyendo los costos eficientes de las inversiones necesarias y una retribución competitiva que garantice el desarrollo de la actividad, (cumplimiento del artículo 32 de la Ley 7593).

B.1 Sobre las competencias de Aresep

Es menester iniciar este acápite puntualizando que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189 ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley N°7593, la Aresep es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal.

Así conforme a lo establecido en el artículo 4 inciso f) de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) uno de los objetivos primordiales de la Aresep es "(...) ejercer conforme lo dispuesto en esta Ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella".

Asimismo, dicha ley en el artículo 5 (funciones) confiere a la Autoridad Reguladora la competencia y facultades legales para ejercer dicha regulación sobre los servicios públicos definidos en dicha norma, siendo el transporte público remunerado de personas (salvo el aéreo) uno de ellos y dentro de esos ubicamos la modalidad autobús.

Ahora bien, conforme al artículo 6 del cuerpo normativo invocado, se establecen las obligaciones de la Autoridad Reguladora, para ejercer dichas competencias, encontrándonos en el inciso d) de este artículo la obligación de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

También y bajo ese pensamiento, es necesario señalar que esas fijaciones tarifarias deben obedecer al marco regulatorio estipulado en los artículos 3 inciso b) (servicio al costo), 31 (fijaciones de tarifas y precios) y 35 (acceso a estudios técnicos) de la citada ley, acompañados también del artículo 4 inciso a) punto 2 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, decreto ejecutivo 29732-MP (funciones y obligaciones de la Aresep), pues en ellos se asientan los parámetros, criterios y elementos centrales de las fijaciones de tarifas.

Es decir, la Aresep cuenta por ley con competencias exclusivas y excluyentes para fijar tarifas, siendo que, para realizar su fin, debe definir los elementos necesarios conforme a la ley para cumplir a cabalidad y bajo el principio del servicio al costo y el respeto al equilibrio financiero y el equilibrio entre los usuarios y los operadores, la tarifa adecuada vista y aplicada bajo la metodología vigente establecida por la Junta Directiva de la Aresep.

Esto anterior ya ha sido reconocido en muchos dictámenes por la Procuraduría General de la República, siendo uno de esos dictámenes el C-003-2002 del 7 de enero de 2002, que en lo que interesa resaltó:

“(...) comprende el control de precios o tarifas de los servicios”, que esa función “es exclusiva y excluyente de cualquier intervención respecto de los servicios que enumera el artículo 5 antes citado. Lo cual significa que ningún otro organismo, público o privado, puede intervenir en la fijación de las citadas tarifas” y además señaló que “la Autoridad no sólo fija cuál es la tarifa concreta del servicio público y, por ende, la retribución que recibirá el prestatario de parte de los usuarios del servicio, sino que define los elementos que, conforme a la ley, considerará para la fijación de las tarifas.

Tiene un poder normador sobre su propia competencia, que le permite imponer a los concesionarios del servicio las reglas que deben seguir para la fijación de la tarifa o, en su caso, para el ajuste tarifario.”

En ese mismo sentido la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007, resolvió que las atribuciones legales a la Aresep “sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios”.

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 56 y 129 de la Ley General de la Administración Pública (en adelante LGAP).

Además, debe de cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la LGAP, en cuanto que 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, teniendo presente, por otra parte, que las potestades de la Administración Pública son irrenunciables, intrasmisibles e imprescriptibles, a partir de lo dispuesto en los artículos 11 y 66 de la LGAP, en correlación con el artículo 35 del Código Procesal Contencioso Administrativo, Ley 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021

(folios 136 al 144) dispuso:

“(…)

II. Indicar a la Intendencia de Transporte que, con fundamento en el análisis jurídico realizado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el oficio OF-0216-DGAJR-2021, los elementos técnicos expuestos en los considerandos de la presente resolución y la aprobación de la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” (resolución RJD-035-2016 y sus reformas), que los resultados que se deriven de la aplicación que realice el Consejo de Transporte Público de su política de fraccionamientos (artículo 5.6 de la sesión ordinaria 56-2012 del 27 de agosto de 2012) no son de acatamiento obligatorio para las fijaciones tarifarias que realiza la Intendencia, ya que la definición de la estructura del pliego tarifario de cada ruta del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de que se puedan realizar los análisis pertinentes de los insumos aportados por el CTP.

(…)”

B.2 Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

Conforme a lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF) corresponde a la Intendencia de Transporte, fijar los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos bajo su competencia, según lo disponen los artículos 16, 17 inciso 1) y 20 inciso 1), esto claro está aplicando la metodología tarifaria vigente previamente aprobada y publicitada por la Junta Directiva de la Aresep.

C. REVISIÓN DE OBLIGACIONES LEGALES Y DE REMISIÓN DE INFORMACIÓN

C.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en la Sección II del Por Tanto I de la resolución RE-0100-JD-2023 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, que emitió 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, y en el artículo 6, inciso c), artículo 14, incisos a, c, d y artículo 82 de la Ley 7593, al tratarse de un estudio tarifario ordinario de oficio, la Aresep debe realizar la revisión de cumplimientos de obligaciones legales de previo a la apertura del expediente tarifario y en caso de identificar algún incumplimiento, brindar 10 días hábiles al prestador para corregirlos. En caso de mantenerse los incumplimientos, la Aresep debe comunicarlo a las instituciones respectivas para lo que corresponda. Según dicho apartado, las obligaciones que se revisaron son las siguientes:

- a) Obligaciones tributarias ante el Ministerio de Hacienda.*
- b) Impuesto a las personas jurídicas.*
- c) Obligaciones ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).*
- d) Obligaciones ante Fodesaf.*
- e) Obligaciones ante el Banco Popular y de Desarrollo Comunal.*
- f) Obligaciones ante el IMAS.*
- g) Obligaciones ante el INA.*
- h) Pago del canon de regulación.*

La revisión de obligaciones la realizó esta Intendencia de Transporte el 19 de enero de 2024 (folio 67), constatando incumplimientos del prestador en los incisos c), d), e) y f) antes señalados. Ante tal situación, se previno a la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. mediante el auto de prevención AP-0010-IT-2024 del 24 de enero de 2024, para que corrigiera los incumplimientos en cuanto a las obligaciones legales ahí prevenidas. Vencido el plazo otorgado, se realizó una nueva revisión el 9 de febrero de 2024 (folio 73), encontrándose la empresa al día en sus obligaciones.

En el ejercicio de las competencias legales asignadas a la Aresep, para la elaboración del presente informe se procedió a revisar nuevamente el estado de cumplimiento de obligaciones legales por parte de la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L., así como la remisión de información regulatoria a la Aresep, teniendo claro que, tal cual se señala en la resolución RE-0100-JD-2023, para el caso de estudios ordinarios de oficio “el resultado de la verificación de las obligaciones legales indicadas no limita ni impide en forma alguna a la Aresep, para que concluya la revisión de oficio para la determinación de la procedencia del ajuste tarifario, en cumplimiento de la Ley 7593.”

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 22 de octubre de 2024 el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por Racsa con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. Como resultado se constató que la empresa se encontraba al día con sus obligaciones con la Caja

Costarricense de Seguro Social (CCSS), el impuesto de personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, pero se encontraba moroso ante el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) (Anexo 1).

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consultó el 22 de octubre de 2024 al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó accediendo a la [dirección electrónica: www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx](http://www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx) (Anexo 2), en la cual se indica que la empresa se encuentra morosa con las obligaciones tributarias.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el IMAS, a partir de la consulta realizada el 22 de octubre de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://web.imas.go.cr/morosos/#/consulta-morosos> , se tiene que la empresa se encuentra al día ante el IMAS (Anexo 3).

Respecto a la obligación legal de la empresa con el Banco Popular, se consultó el 22 de octubre de 2024 al Banco Popular mediante el oficio OF-1175-IT-2024 (folio 201), el cual fue respondido mediante oficio AAO-CE-3271-2024 del 23 de octubre de 2024 (folio 202) indicando que la empresa se encuentra al día en sus obligaciones ante el Banco Popular.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el INA, se consultó el 22 de octubre de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://www.ina.ac.cr/proveduria/SitePages/estado.aspx> (Anexo 4), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día ante el INA.

En cuanto al cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió la certificación CT-0305-DF-2024 del 23 de octubre de 2024, mediante la cual certificó que la empresa se encuentra al día en el pago del canon de regulación (folio 203).

C.2 Cumplimiento de presentación de informe de quejas y denuncias

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias 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-2122-DGAU-2024 del 25 de octubre de 2024 (folio 204), en el que se indicó que la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. no presentó el informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2024.

C.3 Cumplimiento de presentación de información según lo dispuesto en resoluciones anteriores

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde con 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) el 22 de octubre de 2024 y se constató que la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L., no se encuentra al día con la presentación de las estadísticas operativas mensuales de la ruta sin número en el SIR, ya que no ha realizado la carga de la estadísticas de agosto y setiembre de 2024 (anexo 5).

b. Registros diarios 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 22 de octubre de 2024 y se constató que la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. no se encuentra al día con la carga de los registros diarios de la ruta sin número en el SIR, ya que se encuentran pendientes de cargas los datos sin depurar y depurados del 1 de agosto de 2024 en adelante (anexo 5).

c. 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 22 de octubre de 2024 y se constató que la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. se encuentra al día con el registro de la entrega de los ingresadores de contabilidad regulatoria del período 2023.

D. ANÁLISIS TARIFARIO

D.1 Variables utilizadas:

VARIABLE	ARESEP (informe preliminar)	ARESEP (informe final)	Diferencia absoluta	Diferencia porcentual
Volumen mensual de pasajeros movilizados (pasajeros)	3 810	3 810	0	0%
Distancia ponderada	56,62	56,62	0	0%

VARIABLE	ARESEP (informe preliminar)	ARESEP (informe final)	Diferencia absoluta	Diferencia porcentual
<i>(km/carrera)</i>				
<i>Carreras mensuales (carreras)</i>	78,27	78,27	0	0%
<i>Flota autorizada (unidades)</i>	1	1	0	0%
<i>Tipo de cambio (colones) ^{1/}</i>	N.A.	N.A.	0	0%
<i>Precio combustible (colones)</i>	629,33	629,33	0	0%
<i>Tasa de rentabilidad (%) reglas tipo 1 ^{1/}</i>	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
<i>Tasa de rentabilidad (%) reglas tipo 2</i>	11,81	11,81	0	0%
<i>Valor ponderado del bus (colones)</i>	55 057 013	55 057 013	0	0%
<i>Edad promedio de la flota (años)</i>	16,00	16,00	0	0%

1/ No aplica debido a que la flota es tipo 2

D.1.1 Volumen mensual 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 abordar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria ordinaria 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 aceptado por la Aresep.*
- iv. *En caso de que solamente exista uno de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) de los últimos tres años, se seleccionará este dato como el volumen mensual de pasajeros.*

(...)"

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.*
- b) *Validación de los reportes estadísticos mensuales del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR) o los datos del SCP que no cumplan con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 de la metodología vigente.*
- 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.*

Adicionalmente, en la sección 4.8.3. de la metodología vigente se indica lo siguiente:

“(...)

4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta

El procedimiento para el cálculo de tarifas por fraccionamiento de una ruta depende del nivel de desagregación de la información de volumen de pasajeros con el que se cuente. En caso de que el nivel más bajo del volumen mensual de pasajeros sea por ramal o ruta, se calculará un porcentaje de variación en la tarifa que aplicará a todo el pliego tarifario vigente de la respectiva ruta, mientras que si se cuenta con el volumen mensual de pasajeros de cada uno de los fraccionamientos se muestra el procedimiento para calcular la matriz tarifaria de cada uno de los ramales de la ruta respectiva.

(...)”

Entre los mecanismos disponibles para el presente estudio tarifario se cuenta con un estudio de volumen de pasajeros elaborado y aceptado por la Aresep a nivel de segmentos tarifarios.

A continuación, se detallan los posibles mecanismos según el orden de priorización.

D.1.1.1 Validación de datos del SCP

Considerando que el expediente fue abierto el 26 de febrero de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al periodo de febrero 2023 a enero 2024. De la revisión realizada en el SIR el 22 de octubre de 2024 se determinó que la operadora Empresarios Unidos del Norte S.R.L. remitió de manera incompleta los datos estadísticos diarios del SCP depurado de los 12 meses previos a la apertura del expediente tarifario de la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, teniéndose pendiente los datos de febrero 2023 a junio 2023, como se evidencia en el anexo 5. Dado esto, no se puede utilizar el mecanismo “a”, por lo que se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es revisando la información de los datos estadísticos mensuales reportados al SIR.

D.1.1.2 Validación de datos estadísticos mensuales

Considerando que el expediente fue abierto el 26 de febrero de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al periodo de febrero 2023 a enero 2024. De la revisión realizada en el SIR el 22 de octubre de 2024 se determinó que la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. remitió de manera incompleta los datos estadísticos mensuales reportados al SIR de los 12 meses previos a la apertura del expediente tarifario de la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-

La Unión y viceversa, teniéndose pendiente los datos de febrero 2023 a junio 2023, como se evidencia en el anexo 5. Dado esto, no se puede utilizar el mecanismo “b”, por lo que se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es obteniendo la información de un estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP, en caso de que se disponga de ello.

D.1.1.3 Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizadas

El presente análisis dispone de un estudio técnico aceptado por la Aresep mediante el memorando ME-0454-IT-2023 del 5 de octubre de 2023 (folios 6 al 7), mediante el cual se aceptó el informe del estudio técnico realizado por la empresa Ileana Aguilar Ingeniería y Administración S.A., acerca de la cantidad de pasajeros movilizadas realizado en el marco de la licitación abreviada 2019LA-000013-0008300001 (folios 8 al 52 del expediente ET-011-2024), el cual está vigente pues cuenta con menos de 3 años desde su aceptación (5 de octubre de 2023), por lo que es utilizado en este análisis tarifario.

En dicho estudio se cuenta con la información de pasajeros movilizadas por segmento tarifario, tal y como se establece en el apartado 4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta, de la metodología tarifaria ordinaria vigente. De esta forma, se tomarán para el presente análisis los siguientes datos:

Descripción segmento tarifario	Volumen mensual pasajeros movilizadas por segmento
San Rafael de Guatuso-Llano Bonito	3 257
Llano Bonito-El Valle/Tujankir	3 389
El Valle/Tujankir-Las Letras/La Unión	1 603

De dicho estudio técnico se desprende también el dato de pasajeros movilizadas por mes a nivel de la ruta:

Descripción de la ruta	Volumen mensual de pasajeros movilizadas
San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa	3 810

Se aclara que la sumatoria de los pasajeros movilizadas por segmento no corresponde al volumen de pasajeros movilizadas a nivel de ruta, ya que los datos por segmento representan la cantidad de pasajeros que se movilizaron en esos trayectos y existen usuarios que se movilizan en más de un segmento durante un mismo viaje.

D.1.2 Distancia

Según la metodología tarifaria ordinaria 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).”

Según la constancia CTP-DT-DAC-CONS-2024-0043 del 25 de enero de 2024 aportada por el CTP a folios 64 al 66, se indica que a la fecha esta ruta sin número no cuenta con distancias aprobadas por la Junta Directiva del CTP, dado lo anterior, para el presente estudio la Intendencia de Transporte realizó la medición de la distancia de la ruta sin número mediante informe IN-0092-IT-2024 del 15 de marzo del 2024 (folios 86 al 92) considerando el croquis aprobado mediante el acuerdo 4.2 de la Sesión Ordinaria 17-2015 del 30 de marzo de 2015 de la Junta Directiva del CTP (folio 80). El detalle de la distancia es el siguiente:

Descripción ramal	Distancia (km)	
	Carrera	Viaje
San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa	56,62 ^{1/}	28,31

1/ Corresponde a una distancia ponderada, considerando la cantidad de viajes que se realizan en cada recorrido (posee 2 recorridos diferentes según los horarios autorizados) (folio 146).

La distancia por carrera para la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa para el presente estudio es de 56,62 km (28,31 km por viaje).

Además, de acuerdo con el informe IN-0092-IT-2024, la ruta no tiene recorridos con lastre, por lo cual no debe realizarse algún ajuste a los costos asociados a la distancia por la condición de la superficie de rodamiento.

Ahora bien, para el cálculo tarifario, dado que la información del volumen de pasajeros se encuentra a nivel de segmento, es necesaria la distancia de cada uno. Al tener segmentos compartidos en uno o más recorridos, estas distancias ponderadas fueron determinadas a partir de lo indicado en el informe IN-0092-2024 del 15 de marzo de 2024 (folios 86 al 92). Los cálculos de las distancias ponderadas de cada segmento se encuentran en

el Anexo 6, el resumen es el siguiente:

N°	Descripción segmento	Distancia del viaje (km)
1	San Rafael de Guatuso-Llano Bonito	9,43
2	Llano Bonito-El Valle/Tujankir	9,76
3	El Valle/Tujankir-Las Letras/La Unión	9,12

D.1.3 Carreras

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

“Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CMr) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CMrl), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP”.

Basado en los horarios autorizados por el CTP según el acuerdo 4.2 de la Sesión Ordinaria 17-2015 (folio 80) se calcula el promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa:

Descripción ruta	Carreras mensuales autorizadas
San Rafael de Guatuso – El Valle – Las Letras – La Unión y viceversa	78,27

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará un total de 78,27 carreras mensuales.

A partir de los horarios autorizados por el CTP en el acuerdo 4.2 de la Sesión Ordinaria 17-2015 (folio 80), en promedio el prestador debe realizar 78,27 carreras al mes. Como la ruta sólo dispone de una unidad autorizada para brindar el servicio (ver sección D.1.4 del presente informe), se interpreta que el viaje que sale de Las Letras a las 5:45 horas es el mismo viaje que sale de La Unión a las 6:00 horas, pasando por Tujankir. De igual manera se interpreta que el viaje que sale de La Unión a las 13:00 horas es el mismo viaje que sale de Las Letras a las 13:15 horas, pasando por el Valle.

Esta Intendencia solicitó al CTP aclaración sobre los recorridos y horarios autorizados para esta ruta por medio del oficio OF-0316-IT-2024 del 19 de marzo del 2024 (folio 81 al 83), petición que fue reiterada mediante el oficio OF-0469-IT-2024 del 8 de mayo de 2024 (folio 94). Sin embargo, aún no se ha recibido respuesta, por tanto, se toma la interpretación anteriormente indicada.

Adicionalmente, de acuerdo con el informe de medición IN-0092-IT-2024 del 15 de marzo del 2024, el recorrido de la ruta sin número no considera vías que incluyan el cobro por un peaje y/o transbordador.

D.1.4 Flota

D.1.4.1 Flota autorizada

En cuanto a las reglas de cálculo, 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.

Según la metodología tarifaria ordinaria vigente en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, para el cálculo tarifario se considera lo siguiente:

“(...) En el cálculo tarifario se considerarán aquellas unidades que no están a nombre del operador, siempre y cuando el acuerdo de flota vigente presente la autorización por parte del CTP para su arrendamiento, fideicomiso, leasing, o cualquier otra figura jurídica a la que se amparen los vehículos destinados para brindar el servicio, situación que fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 002-032-2009 de la sesión ordinaria N°032-2009. Para los casos descritos anteriormente, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento o concepto equivalente, asociado con cualquiera de las figuras jurídicas previstas, el monto del contrato de arrendamiento de cada unidad según su edad, siempre y cuando este monto no exceda el importe de la depreciación más la rentabilidad que conllevaría la misma en el caso de que no estuviera arrendada (es decir, en caso de que fuera propia). En caso contrario, cuando el valor del arriendo supera al de la depreciación y rentabilidad, no se reconocerá dicho gasto de arrendamiento, sino solo el respectivo de depreciación y de rentabilidad. (...)”

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 (...)”

Por su parte, en la sección 4.13.1.g. Fijaciones de oficio, se indica lo siguiente:

“Cuando la presente metodología se aplique en fijaciones tarifarias de oficio, la Aresep empleará la información vigente y más actualizada de la que disponga.”

El presente cálculo tarifario considera la flota autorizada vigente para la empresa al momento de la emisión del presente informe tarifario, la cual fue aprobada mediante el oficio DACP-2017-0174 del 25 de enero del 2017 (folios 75 al 78). La clasificación de la unidad consta en el oficio CTP-DT-OF-0092-2024 (folio 57 al 59). De acuerdo con la clasificación de la unidad dada por el CTP, se asignó al autobús la clasificación correspondiente, tomando en cuenta los valores promedio disponibles según las reglas tipo 1 y tipo 2, visibles en la herramienta de cálculo que se adjunta a este informe (Anexo 7). El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad CTP	Regla de aplicación
1	AB007112	2008	TU (URBANO PLANO)	2

Según consulta en el Registro Nacional (anexo 8), la unidad es propiedad de la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L.

D.1.4.2 Valor de las unidades

La metodología tarifaria ordinaria 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 (VTA_{abr}).

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 de 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).

En este caso aplica la regla tipo 2, de manera que el valor tarifario que será reconocido en el modelo tarifario es de ₡55 057 013 por autobús.

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para la unidad autorizada se indica en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “4.Flota” (anexo 7).

D.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 el oficio DACP-2017-0174 del 25 de enero del 2017 (folios 75 al 78), indica que la empresa cuenta con un cumplimiento del 100% de la Ley N°7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad” y N°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.

D.1.4.4 Inspección técnica vehicular (ITV)

Conforme al punto 4.12.2.e. Inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, de la metodología tarifaria ordinaria vigente, 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 original no está resaltado

Mediante consulta electrónica realizada por esta Intendencia el 22 de octubre de 2024 en el portal web dispuesto por el Consorcio Dekra CR para ese fin, se revisó el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada para la ruta sin número, con lo que se determinó que la unidad presenta la inspección técnica vehicular al día y en condiciones favorables (anexo 9).

Durante el proceso de la revisión tarifaria, la flota autorizada deberá cumplir con los requisitos técnicos de la flota autorizada del transporte público. Las unidades de transporte que sobrepasen los 15 años de antigüedad, y se acojan al plazo adicional establecido en la Ley N°10444, deberán realizar la inspección técnica vehicular cada cuatro meses con resultado satisfactorio y cumplir con las condiciones de accesibilidad establecidas en la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996, y su reglamento, de acuerdo con el artículo 1 de la Ley N°10444.

D.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 de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 16 años, la misma es aceptada de acuerdo con el artículo 1 de la Ley para Garantizar el Servicio de Autobús para los Usuarios, Ley N°10444, que indica:

“(...) Se autoriza, por única vez, que las unidades modalidad autobús de ruta regular, modelos 2007 y 2008, puedan ser utilizadas en el servicio de transporte público y circular hasta por un año por un año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Esta norma es de aplicación única y exclusiva para las empresas autobuseras clasificadas como micro, pequeñas y medianas, según la clasificación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) y las cooperativas del sector de transporte público ubicadas en esas clasificaciones. (...)”

D.1.4.6 Clasificación del prestador según tamaño de flota

De acuerdo con la resolución RE-0092-JD-2023, que modificó la metodología tarifaria 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>
<small>*Según clasificación establecida en la resolución RE-0083-JD-2023</small>	

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 vigente 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, siendo una fijación tarifaria de oficio, la apertura del expediente tarifario se dio el 20 de febrero de 2024 (folio 1). A ese momento, la última base de flota de ruta regular corresponde a la remitida por el CTP vía correo electrónico el 16 de febrero de 2024 (folio 149). De acuerdo con ese listado, la empresa *Empresarios Unidos del Norte S.R.L.* tenía autorizados un total de 6 autobuses en ruta regular, de modo que el prestador se clasifica como pequeño (de 6 a 15 unidades).

D.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, el CTP indica mediante oficio CTP-DT-OF-0092-2024 del 16 de febrero de 2024, que no se registran estudios de calidad para la ruta sin número (folio 57 al 59), además la unidad autorizada se clasifica con reglas tipo 2, por lo tanto, el tipo de cambio no es una variable que metodológicamente afecte el cálculo tarifario.

D.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 tarifario es de ₡629,33 por litro, correspondiente al promedio del período comprendido entre el 1° de enero de 2024 hasta el 30 de junio de 2024.

D.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 ponderado 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^y) 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:

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

Donde:

tr^y = 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/}	N.A.
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ^{2/}	11,81%

1/ No aplica ya que la flota se clasifica con reglas tipo 2

2/ Valor determinado mediante resolución RE-0038-IT-2024 del 1 de julio de 2024 publicada en el Alcance N°123 a La Gaceta N°123 del 5 de julio de 2024.

D.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio

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

“(...) El costo mensual de los estudios de calidad del servicio (CECS_r), 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 CTP indicó en el oficio CTP-DT-OF-0092-2024 del 16 de febrero de 2024 (folios 57 al 59), que no se registran estudios de calidad para la ruta sin número, de modo que no procede el reconocimiento tarifario de este rubro.

D.1.9 Terrenos empleados en la prestación del servicio público

La metodología tarifaria ordinaria 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.*

(...)”

Dicha información fue solicitada al prestador mediante el oficio OF-0030-IT-2024 del 9 de enero de 2024 (folios 53 al 54) otorgándole el plazo de 10 días hábiles para remitirla, plazo que feneció el 23 de enero de 2024. Vencido el plazo y al momento de la elaboración del presente informe técnico, no consta en nuestros registros ni en el presente expediente que el prestador haya remitido dicha información, por lo que para el presente estudio tarifario no procede realizar el cálculo respectivo de este componente de costo según lo señalado en la metodología tarifaria vigente

D.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 incorporadas a dicho sistema y en funcionamiento, según los criterios y normativas de SINPE-TP.

En este caso, en la ruta sin número no se ha implementado el sistema de pago electrónico SINPE-TP, de modo que no procede realizar los cálculos tarifarios correspondientes.

D.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

Teniendo claro el alcance de 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 ordinaria vigente) y que como resultado de tales análisis técnicos y legales ajustados al artículo 16 de la 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 fraccionamientos tarifarios para garantizar el servicio y el equilibrio entre las partes (usuarios y prestadores del servicio).

Es a partir de este examen técnico de valoración, cuando una ruta no posee tarifa autorizada, se establece entonces 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 establecer o no fraccionamientos tarifarios a 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 (folios 136 al 144).

Dicho lo anterior, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para definir la estructura del pliego tarifario para una determinada ruta.

Habiendo analizado el caso de la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, nos encontramos ante una ruta extensa (ruta interurbana corta), es razonable considerar el establecimiento de un pliego tarifario con estructura simple y con segmentos tarifarios. Considerando la información disponible y los segmentos mostrados en el estudio técnico de volumen de pasajeros aceptado por esta Intendencia, se considera razonable establecer la estructura en el pliego considerada en dicho estudio técnico. Es importante recalcar que la migración hacia estructuras tarifarias simplificadas es

conveniente de cara a la implementación de los proyectos de modernización del transporte público, como lo es el proyecto de pago electrónico a nivel nacional.

La estructura que se propone respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología vigente, ya que son las tarifas que permiten cubrir los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio según los patrones de movilización de los usuarios.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14 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.

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 a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

Adicionalmente, es importante recalcar la instrucción dada por la Junta Directiva de Aresep en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021 (folio 136 al 144), según la cual queda claro que la definición de la estructura tarifaria contenida en el pliego 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, se define un pliego tarifario simple en una ruta que por su distancia es razonable contar con segmentos tarifarios de una extensión cercana a los 10 kilómetros y que, en su conjunto, permite recuperar los costos y rentabilidad de la empresa de acuerdo con la metodología tarifaria ordinaria vigente.

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.

(...)”

Como se indicó anteriormente, la información de cantidad de pasajeros movilizados, contenida en el informe aceptado por la Intendencia (folio 9), se encuentra desagregada a nivel de segmento tarifario, por lo que en apego a lo establecido en el apartado 4.8.3 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda utilizar el dato de cantidad de pasajeros movilizados derivado de ese estudio y aprobar las siguientes tarifas por pasajero para los segmentos de la ruta San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, aplicando la regla de redondeo vigente, tal como se muestra:

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular		Tarifa adulto mayor	
			Vigente (colones)	Resultante (colones)	Vigente (colones)	Resultante (colones)
San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa	San Rafael-Llano Bonito	9,43	Sin tarifa	405	Sin tarifa	0
	Llano Bonito-El Valle/Tujankir	9,76	Sin tarifa	420	Sin tarifa	0
	El Valle/Tujankir-Las Letras/La Unión	9,12	Sin tarifa	395	Sin tarifa	0

Ahora bien, de acuerdo con la ecuación 82 de la metodología tarifaria ordinaria vigente (sección 4.8.3), cuando una ruta está compuesta por segmentos tarifarios, las tarifas de cada recorrido serán simplemente la sumatoria de las tarifas de los segmentos que lo componen, es decir, se tendrán tarifas para los distintos desplazamientos entre los cortes tarifarios

de cada recorrido, dando como resultado nuevas tarifas para recorridos que hoy no cuentan con tarifas específicas vigentes aprobadas. Por lo tanto, el resultado de aplicar la metodología tarifaria ordinaria vigente y según lo explicado previamente, se propone:

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular		Tarifa adulto mayor	
			Vigente (colones)	Resultante (colones)	Vigente (colones)	Resultante (colones)
San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa	San Rafael-Llano Bonito	9,43	Sin tarifa	405	Sin tarifa	0
	San Rafael- El Valle/Tujankir	19,19	Sin tarifa	825	Sin tarifa	0
	San Rafael-Las Letras/La Unión	28,31	Sin tarifa	1 220	Sin tarifa	610
	Llano Bonito-El Valle/Tujankir	9,76	Sin tarifa	420	Sin tarifa	0
	Llano Bonito-Las Letras/La Unión	18,88	Sin tarifa	815	Sin tarifa	0
	El Valle/Tujankir-Las Letras/La Unión	9,12	Sin tarifa	395	Sin tarifa	0

Para mayor claridad se adjunta en el anexo 10 la matriz tarifaria de esta ruta. Todo el cálculo tarifario con base en la metodología tarifaria ordinaria vigente se muestra en el anexo 7.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503 y el artículo 2 del Decreto Ejecutivo N°30107, en los recorridos inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa y la exoneración es del 50% en recorridos mayores a 25 km y menores a 50 km. Asimismo, de dicho artículo se desprende que los niños menores de 3 años viajarán gratis.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo aprobado por el CTP mediante el artículo 4.2 de la Sesión Ordinaria 17-2015 del 30 de marzo de 2015 (folios 80), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios y recorridos y a la cantidad de autobuses autorizada mediante oficio DACP-2017-0174 del 25 de enero del 2017 (visible a folios 75 al 78) que tengan la inspección técnica vehicular al día. 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.

D.2.1 Comparación del ajuste tarifario final y la propuesta preliminar:

Tanto la tarifa promedio propuesta por la Aresep en el informe preliminar conocido en audiencia pública (folio 150), como la tarifa propuesta en este informe final corresponden a ₡889 por pasajero, sin embargo, las tarifas finales resultantes varían entre sí debido a la regla de redondeo vigente en cada

momento.

La regla de redondeo vigente a la fecha del informe preliminar era la correspondiente a la establecida en la resolución RE-0006-JD-2024, considerando que la moneda de menor denominación emitida por el BCCR era de 10 colones, mientras que, para el presente informe, se utiliza la regla de redondeo vigente establecida en la resolución RE-0101-JD-2024, según la cual se redondea al múltiplo de 5 colones más cercano.

D.3 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del corredor común

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

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.

(...)”

El CTP indica en la constancia CTP-DT-DAC-CONS-2024-0043 del 25 de enero del 2024 (folios 64 al 66), que la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, no tiene a la fecha corredores comunes aprobados por la Junta Directiva de ese Consejo, de manera que no procede realizar algún ajuste tarifario por corredor común.

(...)”

- II. Igualmente, del informe IN-0317-IT-2024 del 01 de noviembre 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:

“(..)

E. AUDIENCIA PÚBLICA

En el siguiente apartado se analizarán las posiciones admitidas en las audiencias públicas virtuales realizadas los días 30 de setiembre de 2024 y 1 de octubre de 2024 y en la audiencia pública virtual realizada el 2 de octubre de 2024, según lo indicado por la Dirección General de Atención al Usuario en el informe de posiciones y coadyuvancias IN-0608-DGAU-2024 del 8 de octubre de 2024 (folios 199 al 200).

E.1 POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE

1. **Coadyuvaria:** *Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 5-0302-0917. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 172). Notificaciones: Al correo electrónico jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr.*

1. **Sobre el dato del volumen mensual de pasajeros movilizados**

Manifiesta que se dispone de un estudio técnico aceptado por Aresep mediante el memorando ME-0454-IT-2023 del 5 de octubre de 2023. Dado que este estudio fue aceptado hace menos de tres años, se encuentra vigente conforme al punto a.3. previamente citado, ya que debido a la falta de datos estadísticos completos del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) y del Sistema de Información Regulatoria (SIR), en función de los criterios de prioridad establecidos, corresponde utilizar el estudio técnico disponible.

Se reconoce el esfuerzo de esa Intendencia por dar prioridad a este tipo de casos, ya que, como es sabido, cuando una ruta presenta rezagos tarifarios o no cuenta con tarifas autorizadas, aunado a la región donde se ubica, el servicio empieza a deteriorarse, por lo tanto, la realización de estos estudios técnicos que brindan datos actualizados y precisos sobre la realidad operacional del servicio es muy positivo para todas las partes. En primer lugar, permite establecer tarifas justas y apegadas a la técnica, lo que cumple con la función regulatoria esencial de Aresep. Además, garantiza el equilibrio financiero del operador, al asegurarle los ingresos

necesarios para cubrir los costos del servicio de manera sostenible. Por su parte, los usuarios también se benefician, ya que pagarán con base en el principio del servicio al costo, asegurando su continuidad.

2. Sobre distancia del recorrido San Rafael-Las Letras

Se indica que en el folio 90 del expediente, el archivo “Anexo- Mapas Ruta Sin Número Sn Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión.zip”, contiene una imagen llamada “MP_010_IT_2024_SN_Letras_Valle_San_Rafael_Guatuso”, que detalla el recorrido del ramal 4 Las Letras – El Valle – San Rafael de Guatuso, se observa que dicho recorrido tiene una distancia de 22,05 kilómetros por viaje, lo que implica que no supera los 25 kilómetros que establece la norma para proponer fijar la tarifa de adulto mayor. La tarifa del fraccionamiento San Rafael – Las Letras y viceversa, la distancia según el mapa supra citado es de 22,05 kilómetros, por lo tanto, no correspondería fijar tarifa para la persona adulta mayor, ya que estaría exenta del pago.

Los datos de pasajeros y los cálculos asociados en las tarifas se reflejan hasta el recorrido de Las Letras. No obstante, la ruta completa llega hasta La Unión, entonces es fundamental que el prestador tenga claro que la tarifa máxima que puede cobrar es la resultante hasta Las Letras, aun cuando el usuario requiera el servicio hasta el final del recorrido. Lo anterior, salvo que la Intendencia amplíe el análisis del estudio de pasajeros y esto le permita obtener datos de cantidad de personas movilizadas hasta La Unión, por ende, calcular alguna tarifa hasta ese punto.

3. Sobre la unidad autorizada en la ruta y la ITV

Indica que la placa AB007112 no corresponde a la unidad que está actualmente prestando el servicio. Por lo tanto, se exhorta a la Intendencia de Transporte a verificar esta situación, o, en su defecto, a comprobar si hay otra unidad debidamente aprobada por el CTP. En caso de que se detecten inconsistencias, se solicita no aprobar la tarifa hasta que la situación sea regularizada, en aras de garantizar la seguridad jurídica de todas las partes.

Por otro lado, con respecto a la inspección técnica vehicular (ITV), en el anexo 8 se muestra que la vigencia de la misma expiró el 31 de agosto de 2024, por ello, es necesario validar este aspecto antes de considerar la unidad en el cálculo tarifario del presente expediente.

4. Comentarios recibidos en las Consejerías del Usuario

Se comenta lo indicado los días 9 y 10 de setiembre de 2024 que se realizaron asesorías previas en las comunidades de San Rafael de Guatuso y El Valle de Katira.

-San Rafael de Guatuso:

- *Las personas manifestaron que perciben un buen servicio del chofer, es amable en especial con los adultos mayores.*
- *Es importante que se fije una tarifa oficial para seguridad de los usuarios.*
- *Las tarifas propuestas están similares a lo que actualmente cobra la empresa, entre ¢700 y ¢1.100 según el recorrido.*
- *Respecto al autobús, ha tenido problemas mecánicos y mal estado de llantas, se reportó a la empresa y solucionaron el tema a través del diálogo.*

-El Valle, Katira:

- *El operador de la ruta es Transpisa, no Empresarios Unidos del Norte.*
- *El autobús que brinda el servicio tiene muy malas condiciones de infraestructura, se le mete el agua, suciedad, llantas, fallas mecánicas.*
- *No es la placa AB007112 la que está dando el servicio, es otra.*
- *El representante de la empresa, Sr. Minor Campos Araya, había informado a la comunidad que iba a poner un bus nuevo, pero estuvo unos días y se lo llevó, está fuera de servicio.*
- *En el tarifario propuesto, la distancia del fraccionamiento de San Rafael – Las Letras y viceversa es menor a 25 kilómetros, aproximadamente 23 km, por lo tanto, solicitan que se realice una nueva medición y que no se apruebe la tarifa de los adultos mayores.*
- *La tarifa propuesta para el fraccionamiento San Rafael- Llano Bonito y viceversa de ¢410 es mejor porque actualmente les cobran ¢700, y hay muchas personas que utilizan el servicio en ese recorrido.*
- *Relativo a los horarios si se cumplen.*
- *El bus que brinda el servicio cumple con el uso de la rampa.*
- *Consideran importante que se regulen las tarifas de este servicio que conocen como “periférica” para beneficio del usuario, pero que la empresa brinde un servicio de mejor calidad y cumpla con las condiciones operativas aprobadas por la seguridad de todos los que utilizan el transporte.*

E.2 RESPUESTAS A POSICIÓN

1. Respecto a la coadyuvancia presentada por el Consejero del Usuario

Los argumentos esbozados en la coadyuvancia presentada fueron analizados y considerados, por lo que, se indica lo siguiente:

Respecto a la distancia de la ruta

Es importante aclarar, que la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, operada por Empresarios Unidos del Norte S.R.L., según la interpretación de los horarios autorizados aprobadas mediante el acuerdo 4.2 de la Sesión Ordinaria 17-2015 (folio 80), tiene dos recorridos distintos, a saber: San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión (sentidos 1-2 y 2-1) y Las Letras-La Unión-Tujankir-San Rafael de Guatuso (sentido 2-1), el recorrido indicado por el Consejero como San Rafael-Las Letras está incluido en dichas descripciones, considerando los puntos intermedios o finalizando en La Unión.

Ahora bien, como se explicó en el apartado D.1.2 Distancia del presente informe, es necesario calcular una distancia ponderada de la ruta, considerando las carreras de los dos recorridos distintos, la cual da un valor de 28,31 km por viaje según la medición realizada en campo por la Intendencia de Transporte, por lo tanto, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503 y el artículo 2 del Decreto Ejecutivo N°30107, para distancias de viaje mayores de 25 km pero menores de 50km, aplica una tarifa al adulto mayor de un 50% respecto a la tarifa de pasajero regular, lo cual aplica solamente para los pasajeros adultos mayores que realicen el viaje en todo el recorrido de la ruta (San Rafael – Las Letras / La Unión) como se muestra en el pliego tarifario de esta fijación tarifaria.

Sobre la revisión de la ITV

La flota autorizada que se considera en el presente estudio tarifario es la vigente al momento de la emisión del presente informe, la cual consta en el acuerdo de CTP flota DACP-2017-0174 del 25 de enero del 2017 (folios 57 al 59) y la misma presenta la revisión técnica vehicular al día (anexo 9).

Se le reitera al prestador que está en la obligación de cumplir con el esquema operativo autorizado, lo cual incluye el uso de las unidades autorizadas por el CTP.

Además, los temas relacionados con quejas y denuncias por las

condiciones de la prestación del servicio que son atendidos mediante procedimientos independientes del proceso de fijación tarifaria. Las quejas, denuncias o inconformidades pueden ser presentadas ante el CTP o ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: <https://aresep.go.cr/gestion-usuarios/quejas-denuncias/>.

Respecto a lo indicado en las consejerías realizadas

En lo relacionado que el operador es Transpisa y no Empresarios Unidos del Norte S.R.L., esta última cuenta con el respectivo título habilitante, como permisionaria según el artículo 7.2 de la Sesión Ordinaria 26-2016 celebrada el 8 de mayo de 2016, el cual fue renovado mediante el artículo 8.2 de la Sesión Ordinaria 10-2022, celebrada el 8 de febrero de 2022, de la ruta sin número.

Las demás observaciones realizadas a favor de la operación de la empresa fueron consideradas y analizadas en el proceso de fijación tarifaria.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas de la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa 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-0317-IT-2024 del 01 de noviembre de 2024 y proceder a establecer las tarifas de la ruta sin número descrita como San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa, según el siguiente detalle:

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
San Rafael de Guatuso-El Valle-Las Letras-La Unión y viceversa	San Rafael-Llano Bonito y viceversa	9,43	405	0
	San Rafael- El Valle/Tujankir y viceversa	19,19	825	0
	San Rafael-Las Letras/La Unión y viceversa	28,31	1 220	610
	Llano Bonito-El Valle/Tujankir y viceversa	9,76	420	0
	Llano Bonito-Las Letras/La Unión y viceversa	18,88	815	0
	El Valle/Tujankir-Las Letras/La Unión y viceversa	9,12	395	0

Se indica que estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo aprobado por el CTP mediante el acuerdo 4.2 de la Sesión Ordinaria 17-2015 (folio 80), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios y recorridos y a la cantidad de autobuses que consta en el oficio DACP-2017-0174 del 25 de enero del 2017 (folios 75 al 78) y que cuentan con la inspección técnica vehicular al día. 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.** Otorgar a la empresa Empresarios Unidos del Norte S.R.L. un plazo de 30 días hábiles contados a partir de la notificación de esta resolución, para que se corrijan los incumplimientos de obligaciones indicadas en la sección C.3 del informe IN-0317-IT-2024, a saber:
- a. Pago de las obligaciones patronales ante el Fodesaf, según el artículo 22 de la Ley 5662 y el artículo 6 inciso c de la Ley 7593.
 - b. Pago de las obligaciones tributarias ante el Ministerio de Hacienda, según el artículo 18 bis de la Ley 4755 y el artículo 6 inciso c de la Ley 7593.
 - c. Cargar al SIR las estadísticas mensuales pendientes y los registros diarios sin depurar y depurados pendientes del sistema automatizado de conteo de pasajeros (SCP) de la ruta sin número, según lo dispuesto en las resoluciones 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 y RE-0212-JD-2021 del 9 noviembre de 2021, publicada en La Gaceta N°229 del 26 noviembre de 2021.
 - d. Remitir a la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep el informe de quejas y denuncias del primer semestre de 2024 según lo dispuesto en la resolución RRG-7635-2007 del 30 de noviembre de 2007.

- III. Las tarifas del Por Tanto I rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en el Diario Oficial 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.—O.C.Nº 082202410380.—
Solicitud Nº 549507.—(I2024906744).