

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE ENERGÍA RE-0124-IE-2020 del 10 de diciembre de 2020

AJUSTE ORDINARIO DEL MARGEN DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE LIMPIO SOLICITADO POR TRANSMUELLE DE SAN CARLOS, S.A.

ET-026-2020

RESULTANDO:

- I.** Que el 24 de julio de 2018, la IE, mediante la resolución RIE-065-2018 publicada en el Alcance Digital N.º139 a La Gaceta N.º139 el 1 de agosto de 2018, fijó el margen vigente para el transporte de combustible limpio de ¢5,1999 para la zona básica y ¢0,1310 para fuera de la zona básica y un flete promedio de ¢9,6405 por litro. 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 ¢16,2697 por litro.
- II.** Que el 4 de diciembre de 2018, en el Alcance N.º 202 a la Gaceta N.º 225, se publicó la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N.º 9536.
- III.** Que el 11 de junio de 2019, en el Alcance N.º 129 se publicó el Reglamento de la Ley del Impuesto sobre el Valor Agregado.
- IV.** Que el 17 de diciembre de 2019, la IE, mediante el oficio IN-0152-IE-2019, remitió el informe técnico de la propuesta de ajuste ordinario de oficio del margen de transporte de combustible limpio incorporando el impacto del impuesto al valor agregado (IVA).
- V.** Que el 19 de diciembre de 2019, se publicó en la Gaceta N.º242, en el Alcance Digital N.º 284, la Resolución RE-0106-IE-2019 respecto al ajuste ordinario de oficio del margen de transporte de combustible limpio incorporando el impacto del impuesto al valor agregado (IVA). Dicho margen es de ¢4,9435 para zona básica y de ¢0,1248 fuera de zona básica. De igual manera se fijó en este mismo acto el flete promedio para el transporte de combustible limpio, en ¢9,1883 colones por litro.
- VI.** Que el 12 de marzo de 2020, se recibió la solicitud de fijación de precios de parte de la empresa Transmuelle de San Carlos S.A. (folios 03 y 04).
- VII.** Que el 17 de marzo de 2020, mediante el oficio OF-0298-IE-2020, se realizó la prevención a la solicitud tarifaria ordinaria de margen de transporte (Flete) de combustible limpio (folio 526 al 529).

- VIII.** Que el 24 de marzo de 2020, la empresa Transmuelle contestó los requerimientos de información solicitados por la IE mediante el oficio OF-0298-IE-2020, (folios del 448 al 525). Que el 25 de marzo de 2020, mediante el oficio OF-0745-DGAU-2020 se recibió el informe de quejas y denuncias como resultado de la Audiencia Pública (folio 530).
- IX.** Que el 25 de marzo de 2020, mediante el informe IN-0073-IE-2020, se otorgó admisibilidad formal a la solicitud de ajuste ordinario del margen de flete de combustible limpio (folios 531 y 532).
- X.** Que el 25 de marzo de 2020, mediante el oficio OF-0325-IE-2020 se instruyó a DGAU la admisibilidad formal y la solicitud de convocatoria a audiencia pública (folios 533 y 534).
- XI.** Que el 24 de marzo de 2020, mediante la resolución RE-0113-DGAU-2020, ante la declaratoria de emergencia nacional por pandemia (Decreto número 42227-MP-S del 16 de marzo 2020), se resolvió “[...] *No realizar nuevas convocatorias de audiencias públicas, hasta tanto se haya levantado el estado de emergencia nacional* [...]”
- XII.** Que el 2 de mayo de 2020, mediante el oficio OF-0466-IE-2020 se solicitó información respecto a certificación de volúmenes de cisternas de hidrocarburos, al LACOMET (folio 535).
- XIII.** Que el 5 de mayo de 2020, mediante correo electrónico se le solicitó a Recope, información requerida para el desarrollo del estudio ordinario de flete de producto limpio (folio 581).
- XIV.** Que el 14 de mayo de 2020, Recope envió por correo la información solicitada por la IE según el numeral anterior, así como en solicitudes subsecuentes por encontrarse en los archivos algunos problemas, detallando la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio, de los meses de marzo 2019 a marzo 2020, solicitando además en el mismo correo, el tratamiento confidencial de dicha información (folio 581).
- XV.** Que el 18 de mayo de 2020, se recibió en la Intendencia de Energía, el oficio DV-0117-2020, mediante el cual Recope, solicita que dicha información sea declarada confidencial (folio 571).
- XVI.** Que el 21 de mayo de 2020, Recope envió por correo la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio solicitada por la IE por encontrarse en los archivos algunos problemas, detallando la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio (folio 581).
- XVII.** Que el 29 de mayo de 2020, mediante el informe IN-0103-IE-2020 dirigido al Intendente de Energía, se recomendó rechazar la solicitud de declaratoria de confidencialidad de la información presentada por Recope, mediante el oficio DV-0117-2020 (folios 536 al 551).

- XVIII.** Que el 29 de mayo de 2020, mediante la resolución RE-0065-IE-2020 el Intendente de Energía resolvió, rechazar la solicitud de declaratoria de confidencialidad de la información presentada por la Refinadora Costarricense de Petróleo mediante el oficio DV-0117-2020 del 18 de mayo de 2020 (folios 552 al 570).
- XIX.** Que el 2 de junio de 2020, Recope envía por correo la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio solicitada por la IE por encontrarse en los archivos algunos problemas, detallando la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio (folio 581).
- XX.** Que el 4 de junio de 2020, se recibió por correo electrónico el oficio GAF-0530-2020, Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio contra la Resolución RE-0065-IE-2020, Expediente ET-026-2020. (folio 572).
- XXI.** Que el 16 de junio de 2020, se recibió el oficio DDC-0083-2019 referente al costo del uso del sumidero en Recope. (folio 573).
- XXII.** Que el 17 de junio de 2020, se recibió mediante el documento LACOMET-OF-135-2019 del 17 de junio, la respuesta al oficio de la IE OF-0466-IE-2020 (folio 574).
- XXIII.** Que el 24 de julio de 2020, Recope envió por correo la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio solicitada por la IE por encontrarse en los archivos algunos problemas, detallando la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio (folio 580).
- XXIV.** Que el 5 de agosto de 2020, Recope envió por correo la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio solicitada por la IE por encontrarse en los archivos algunos problemas, detallando la información mensual de ventas y transportes a estaciones de servicio (folio 580).
- XXV.** Que el 20 de octubre de 2020, se publicó en los diarios nacionales: La Teja, La Extra y La Gaceta 253, la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 24 de setiembre de 2020 (folios 592 a 593).
- XXVI.** Que el 11 de noviembre de 2020, a las 05:15 p.m. se llevó a cabo la audiencia pública en modalidad virtual, a través de la plataforma Cisco Webex.
- XXVII.** Que el 18 de noviembre de 2020, la Dirección General de Atención al Usuario mediante el oficio AC-0570-DGAU-2020 remitió el Acta correspondiente a la audiencia pública desarrollada el 11 de noviembre de 2020 (folios 602 al 614).
- XXVIII.** Que el 18 de noviembre de 2020, la Dirección General de Atención al Usuario mediante el oficio IN-0960-DGAU-2020, remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, donde indicó que se presentaron coadyuvancias por parte de los señores Huberth Solis Fallas, Ricardo Alonso Solis Fallas, y el señor Martín Orozco Vargas. (folio 615).

XXIX. Que el 10 de diciembre de 2020, mediante el informe técnico IN-0210-IE-2020, la IE, analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, fijar el margen para el transporte de combustible denominado limpio.

CONSIDERANDO:

I. Que del informe técnico IN-0210-IE-2020, citado y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. MARCO LEGAL

Según dispone el artículo 3, inciso a) de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley N.º 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”. Dicha calificación legislativa se encuentra considerada en el artículo 5 de la misma ley, que señala:

Artículo 5.- Funciones

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.

Se deduce entonces que dentro de las funciones de la Autoridad Reguladora se encuentra la competencia de fijar los precios o tarifas de los servicios del suministro de combustibles derivados de hidrocarburos. Asimismo, es función de la Autoridad Reguladora velar porque se cumplan los criterios de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima, los servicios públicos sujetos a su regulación.

Asimismo, dichos precios y tarifas deberán contemplar únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de conformidad con el principio

de servicio al costo señalado en el artículo 3 inciso b) y el artículo 32, ambos de la Ley N.º 7593.

Se desprende 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.

Que de conformidad con lo establecido en el Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (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; y en cuanto a las competencias de la Junta Directiva de ARESEP, que dispone en su artículo 6 inciso 16, que es función de ese órgano, aprobar las metodologías que se aplicarán en los diversos sectores regulados.

En este contexto mediante los acuerdos de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en su sesión extraordinaria N.º133-99 del 2 de junio de 1999, publicados en La Gaceta N.º116 del 16 de junio de 1999, se dispuso lo siguiente:

[...] 10-133-99 Aprobación del informe final de la Comisión RECOPE-ARESEP presentado por la Dirección de Energía y Concesión de Obra Pública, referente a la metodología para hacer los pagos de los fletes de los productos distribuidos en estaciones de servicio, según oficio N.º 464-DEN-99 del 24 de mayo de 1999. Este procedimiento entrará a regir cuando proceda el próximo estudio extraordinario.

11-113-99 Comunicar el acuerdo anterior a la Contraloría General de la República, a la Refinadora Costarricense de Petróleo y a los interesados. O sea que la metodología a aplicar consistirá en calcular un margen total para cada estación de servicio, el cual estará compuesto por el margen de comercialización vigente que ya tiene cada estación, sumándole el costo adicional correspondiente por el flete, calculado este de acuerdo a la distancia entre el plantel de abasto y la estación de servicio según las tarifas fijadas por la Autoridad Reguladora. Posterior a este cálculo, se obtiene un margen promedio total, ponderado según las ventas reales por estación de servicio de los últimos 12 meses en los que se dispone de información. Este promedio será el margen total que se incorporará en el precio del combustible al consumidor final en estación de servicio. Por su parte RECOPE le venderá a cada estación a un precio que estará definido por el precio

al consumidor final en estación de servicio menos su respectivo margen total, de manera que cada estación de servicio será la responsable de pagar el flete al transportista que le brinde el servicio de acarreo de combustible; el pago del flete se hará de acuerdo a la tarifa autorizada por la Autoridad Reguladora, por cuanto es esta tarifa la que está incluida en los cálculos del margen total. Para consulta este Ente Regulador pone a disposición de los interesados el cálculo de costo del flete por litro transportado. [...]

Adicionalmente, como se indicó, corresponde a la Intendencia de Energía realizar la regulación económica y de calidad relacionada con el suministro de los combustibles derivados de los hidrocarburos.

Según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la ley 7593, la Autoridad Reguladora es la responsable de formular y velar porque se cumplan los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad necesarios para la prestación óptima los servicios públicos sujetos a su autoridad. Asimismo, la Autoridad Reguladora cuenta con las potestades que le otorga su ley, para ejercer controles sobre las instalaciones y equipos dedicados al servicio público, para el cumplimiento cabal de las obligaciones de los prestadores.

En este sentido, a continuación se indica la referencia de la normativa técnica aplicada para el análisis de la regulación del transporte de combustible a nivel nacional:

- 1. Decreto Ejecutivo N°32921-COMEX-MINAE-MEIC. Resolución N°152-2005 (COMIECO-XXXIII), publicada en La Gaceta N°52 del 14 de marzo de 2006. Reglamentos Técnicos Centroamericanos. RTCA 13.01.25:05 Reglamento Técnico de Transporte Terrestre de Hidrocarburos Líquidos (excepto GLP).*
- 2. Decreto Ejecutivo N° 36627-MINAET. Reglamento para la Regulación del Transporte de Combustible, publicado en La Gaceta N°114 Alcance Digital N°31 del 14 de junio de 2011.*
- 3. Decreto Ejecutivo N.° 36627-MINAET publicado en el Alcance Digital N.°31, Gaceta N.° 114 del 14 de junio de 2011, en el que se indica que las unidades que sustituyan vehículos en uso deben contar con una antigüedad no mayor a 5 años.*

III. ANÁLISIS TÉCNICO

De conformidad con el procedimiento de cálculo vigente, se procede a analizar cada uno de los componentes incluidos en el algoritmo de cálculo para determinar el margen del transporte de producto limpio.

1. Propuesta tarifaria

La empresa Transmuelle de San Carlos, S.A., solicitó un ajuste tarifario para el transporte de combustible limpio en zona básica y fuera de ella, tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.° 1
Propuesta de ajuste
(en colones)

FLETE	ZONA BÁSICA	FUERA DE LA ZONA BÁSICA
Solicitado	8,0153	0,1945
Vigente	4,9435	0,1248
Aumento	3,0718	0,0697
% Aumento	62,14%	55,83%

Fuente: Expediente ET-026-2020 (folio 03)

2. Análisis de la solicitud

En este apartado se presenta el análisis regulatorio de la solicitud tarifaria propuesta por Transmuelle de San Carlos, S.A. para la actividad de transporte de combustible limpio.

2.1 Parámetros económicos

Los parámetros o indicadores económicos utilizados en este informe son los siguientes:

Índice de Precios al Consumidor (IPC): se parte del último valor del IPC disponible al día de la audiencia pública, publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Este valor corresponde a 106,50 para el mes de octubre de 2020. Considerando las proyecciones de inflación señaladas por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) en la revisión del Programa Macroeconómico 2020-2021 (0,80% para el 2020), se estimó el valor del IPC para los meses faltantes del 2020.

Cuadro N.º 02.
Índice de Precios al Consumidor (IPC), base junio 2015

MES / AÑO	2019	2020
Enero	104,58	106,23
Febrero	104,66	106,54
Marzo	104,51	106,50
Abril	105,10	106,03
Mayo	105,24	105,88
Junio	105,53	105,86
Julio	106,30	106,13
Agosto	106,20	106,12
Setiembre	106,09	106,41
Octubre	106,02	106,59
Noviembre	106,24	106,78
Diciembre	106,11	106,96
<i>Promedio Anual</i>	<i>105,55</i>	<i>106,34</i>
<i>Variación Anual (dic.-dic.)</i>	<i>1,52%</i>	<i>0,80%</i>
<i>Variación Promedio Anual</i>	<i>2,06%</i>	<i>0,75%</i>

Nota: datos estimados de noviembre a diciembre de 2020.
Fuente: elaboración propia con base en datos del INEC y el BCCR.

Tipo de cambio de referencia estimado: se utilizaron los datos del tipo de cambio de venta de referencia publicado por el BCCR para realizar la conversión a colones de los rubros que se encontraban en dólares.

Cuadro N.º 03.
Tipo de cambio de venta de referencia

MES / AÑO	2019	2020
Enero	609,7	573,5
Febrero	613,3	574,5
Marzo	606,9	574,7
Abril	602,9	572,3
Mayo	595,2	573,2
Junio	589,8	581,1
Julio	580,2	585,4
Agosto	571,9	596,4
Setiembre	581,3	601,2
Octubre	584,5	606,8
Noviembre	579,7	606,8
Diciembre	571,8	606,8
<i>Promedio Anual</i>	<i>590,4</i>	<i>587,7</i>
<i>Variación Anual (dic.-dic.)</i>	<i>-5,38%</i>	<i>6,12%</i>
<i>Variación Promedio Anual</i>	<i>1,77%</i>	<i>-0,46%</i>

Nota: datos estimados de octubre de noviembre a diciembre de 2020.
Fuente: elaboración propia con base en datos del BCCR.

Los datos que se tomaron de base pueden ser consultados en los siguientes enlaces:

- IPC:

<http://inec.cr/economia/indice-de-precios-al-consumidor>

- REVISIÓN DEL PROGRAMA MACROECONÓMICO DEL BCCR:

https://activos.bccr.fi.cr/sitios/bccr/publicaciones/DocPoliticaMonetariaInflacin/Revisión-Programa_Macroeconomico-2020-2021_informe.pdf

- TIPO DE CAMBIO DE REFERENCIA:

<https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/frmVerCatCuadro.aspx?idioma=1&CodCuadro=%20400>

Los datos y cálculos se encuentran adjuntos en el Anexo 01.

2.2 Variables requeridas para el cálculo

A continuación, se detalla el análisis de cada uno de los parámetros requeridos por el modelo para determinar la tarifa de transporte de combustible limpio.

2.2.1 Precio promedio plantel de los combustibles limpios

El precio promedio plantel de los combustibles limpios utilizado por esta intendencia, está sujeto a los precios vigentes al día de la Audiencia Pública de conformidad con la resolución RE-0111-IE-2020, publicada en La Gaceta No.259, del 06 de noviembre del 2020. Estos precios son la base para calcular el precio promedio de los combustibles (¢398,92 por litro), tal y como se detalla en el siguiente cuadro y difiere del promedio calculado por el petente que asciende a ¢484,70 por litro, dado que utilizó los precios plantel vigentes al 28 de febrero de 2020.

Cuadro N.º04
Precio promedio de los combustibles

Producto	Precio	%	Costo
GASOLINA SUPER	509,12	20,55	104,61
GASOLINA PLUS 91	484,46	20,29	98,30
DIESEL	378,26	41,17	155,74
KEROSENO	292,62	0,17	0,49
NAFTA	242,70	-	-
AV-GAS	833,66	0,04	0,35
JET A-1	398,99	5,10	20,34
GLP	150,53	12,68	19,09
TOTAL		100,00	398,92
PRECIO PROMEDIO			398,92
Año			2020
Cantidad trasegada litros (miles)			2.581.796
Gasolina RON 95			530.490
Gasolina RON 91			523.853
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre			1.062.997
Keroseno			4.309
LPG (mezcla 70-30)			327.470
Av.-gas			1.088
Jet fuel A-1			131.588
Nafta pesada			-

Fuente: Publicado Diario Oficial La Gaceta No.259, del 06 de noviembre del 2020, RE-0111-IE-2020

El precio promedio de combustible utilizado en la presente fijación se obtuvo como un promedio ponderado, cuyo factor de ponderación es la cantidad de litros transportados y reportados por Recope mensualmente a esta Intendencia, para la elaboración del total del 2020 se utilizaron las cifras reales a octubre y las cifras estimadas de ventas por Recope para los meses de noviembre y diciembre (folio 580).

2.2.2 Inversión

Como parte del proceso de información y mercados se ha recopilado en conjunto con la Dirección General de Transporte y Comercialización de Combustible (DGTCC) del MINAE, un detalle de los cisternas con permiso de transporte de combustibles (folio 578). Para este estudio únicamente se tomó en cuenta los cisternas que transportan gasolinas y diésel, que tienen su estado como activo, y cuyo vencimiento de concesión no sea inferior al 2020; una vez filtrados por dichas variables, se pueden hacer los análisis de acuerdo a las fechas de fabricación de los cisternas y así poder analizar el promedio de antigüedad de dicha flota.

Del análisis se aprecia que en este listado hay 427 unidades que transportan combustibles limpios los cuales cuentan en promedio con 26,62 años de antigüedad.

Para efecto del análisis de la inversión, se tomó en cuenta lo establecido en el artículo 12 del Decreto Ejecutivo 36627-MINAET, el cual indica que las unidades que sustituyan vehículos en uso deben contar con una antigüedad no mayor a 5 años.

Con base en lo anterior, la IE utilizó el siguiente procedimiento para estimar la inversión:

a. Cabezal

Para la estimación del cabezal, se tomó el promedio de las 3 cotizaciones que presentó el petente, dando un valor de \$140 766,96, las cuales colonizadas con el tipo de cambio de ¢587,72 por dólar, se obtiene un valor promedio de ¢82,73 millones para un vehículo modelo 2020.

Con el fin de cumplir con la antigüedad máxima para la sustitución de unidades de 5 años según el Decreto Ejecutivo 36627-MINAET, se deflactó el valor de la unidad, mediante la diferencia entre el índice de precios al consumidor (IPC) promedio del 2015 y del promedio 2020 (proyectado), lo que da como resultado el valor de la unidad de transporte de combustible modelo 2015.

El criterio de deflactar el valor del 2020, para llevarlo a valor del 2015, se detalla a continuación:

- Se considera que esta es una forma técnicamente justificada de aproximar el valor del mercado de un bien en su año de fabricación o de introducción al mercado. Bajo el supuesto de que el comportamiento del precio de ese bien es similar al resto de bienes que componen la canasta del IPC.*
- No existen índices específicos para revaluar o deflactar valores de vehículos especializados, como es el caso actual, por lo que lo más conveniente es utilizar índices genéricos, el IPC en este caso.*
- Se utilizan índices promedios anuales pues los datos no están referidos a una fecha específica. La variación del IPC promedio entre el 2015 y el 2020 es de 6,82% (Anexo 1).*

La inversión del cabezal deflactado al 2015 sería de ¢77,45 millones.

Se consideró una vida útil de 7 años de conformidad con lo establecido en el anexo 2 métodos y porcentajes de depreciación del reglamento N.º18445-H, de la Ley N.º7092 del Impuesto Sobre la Renta y se utilizó el método de depreciación por línea recta y un valor residual de cero.

Con los criterios antes indicados, el activo cabezal neto al 2020 de un “modelo” 2015 sería de ¢22,13 millones y el gasto por depreciación anual para el mismo año asciende a ¢11,06 millones.

b. Tanque cisterna

Al igual que en el caso del cabezal, para la estimación del valor del tanque se utilizaron las cotizaciones aportadas por el petente, que en este caso corresponden a dos unidades 2020, una unidad 2019 y una unidad 2018. Destacar que para el caso de las unidades modelo 2018 y 2019, se excluyen del cálculo puesto que tomando en cuenta su vida útil de 5 años, y el procedimiento de deflactación, ambos modelos habrían cumplido su vida útil.

El valor promedio de las cotizaciones presentadas por el petente para los modelos 2020 corresponde a \$127 228, al aplicarle un tipo de cambio de ¢587,72 por dólar, se obtiene un valor promedio de ¢74,77 millones. Ahora bien, tomando en cuenta lo anterior se deflactó el valor de las unidades 2020 de acuerdo con la diferencia entre el IPC promedio del 2015 a 2020 (6,82%)

La inversión del cisterna deflactado al 2015 sería de ¢63,95 millones.

De conformidad con lo establecido en el anexo 2 métodos y porcentajes de depreciación del Reglamento N.º18445-H, de la Ley N.º7092 del Impuesto Sobre la Renta para el tanque, no se cuenta con una descripción de activo, por lo que se utilizó la descripción “camiones cisterna” que tiene una vida útil de 5 años y se utilizó el método de depreciación por línea recta y un valor residual de cero, siendo que al año de fijación el activo se encuentra depreciado por completo.

Con los criterios antes indicados, el activo cisterna neto al 2020 de un modelo 2015 sería de ¢0 y el gasto por depreciación anual para el mismo año asciende a ¢12,79 millones.

En el siguiente cuadro se muestra los cálculos de los dos activos descritos anteriormente.

**Cuadro N.º05
Cálculo del cabezal y la cisterna
(millones de colones)**

Detalla	Inversión bruta según cotización	inversión deflactada	Vida Útil	Depreciación anual	Depreciación acumulada	Inversión Neta
Cabezal	¢82,73	¢77,45		¢11,06	¢55,32	¢22,13
Cisterna	¢74,77	¢63,95		¢12,79	¢63,95	¢0,00

Fuente: Intendencia de Energía

c. **Extintores y equipo de bombeo**

El valor de los extintores se tomó de la información aportada por el petente (folios 01 al 525).

De conformidad con lo establecido en el anexo 2 métodos y porcentajes de depreciación del reglamento N.º18445-H, de la Ley N.º7092 del Impuesto Sobre la Renta y al método de depreciación por línea recta utilizado en el presente estudio, aunado al valor bruto promedio de los extintores de ¢149 450, al gasto de depreciación anual de ¢21 350, una vida útil de 7 años, y un valor residual de cero, permitió obtener un valor neto de los extintores de ¢128 100.

Cuadro N.º06
Cálculo de los extintores
(colones)

Proveedor	20 libras	10 libras	Vida útil
<i>Extincas extintores Cascante</i>	¢85.500,00	¢110.000,00	7
<i>Extintores Arce</i>	¢79.650,00	¢0,00	7
<i>Servicio de extintores Inlasa</i>	¢48.000,00	¢75.000,00	7
<i>Tico extinguidores de San Diego s.a.</i>	¢65.000,00	¢0,00	7
<i>La casa del extintor, s.a.</i>	¢79.646,00	¢48.672,56	7
Promedios	¢71.559,20	¢77.890,85	
<i>Costo de los extintores</i>	¢149.450,05		
<i>Depreciación anual</i>	¢21.350,01		
Inversión neta	¢128.100,04		

Fuente: Intendencia de Energía

d. **Equipo administrativo**

El equipo administrativo se tomó de los datos aportados por el petente (folios 01 al 525). El valor del equipo administrativo bruto es de ¢1,00 millones, la depreciación anual es de ¢143 527, por tanto, su valor neto es de ¢863 766.

Cuadro N.º07
Cálculo del equipo administrativo
(colones)

Ítems	Valor actual	Vida útil	Deprec. Anual	Valor neto
1 escritorio	¢136 354	10	¢13 635	¢122 719
1 silla	¢63 011	10	¢6 301	¢56 710
2 teléfono (celular y fijo)	¢146 795	10	¢14 679	¢132 115
1 computador	¢305 849	5	¢61 170	¢244 679
1 impresora	¢122 132	5	¢24 426	¢97 705
1 mesa de computo	¢111 572	10	¢11 157	¢100 415
1 archivador	¢121 580	10	¢12 158	¢109 422
Total	¢1 007 293		¢143 527	¢863 766

Fuente: Intendencia de Energía

El Activo neto total estimado para el presente estudio tarifario asciende a ¢23,12 millones y el gasto por depreciación es de ¢24,02 millones.

2.2.3 Metodología de cálculo de número de viajes por día.

2.2.3.1 Cálculo de viajes basado en visitas al plantel.

Como parte de un plan continuo de análisis regulatorio, desde el año 2018 la Intendencia de Energía viene realizando esfuerzos en materia de revisión y actualización de las distintas variables de los modelos de fijación de tarifas, y particularmente para el caso de la tarifa de flete limpio se han venido revisando reportes que hemos solicitado a Recope, en los que buscamos obtener la información de las visitas a plantel por parte de los transportistas de flete limpio, y cuyo servicio este destinado exclusivamente al abastecimiento de las estaciones de servicio.

Para tales motivos se solicitó a Recope un reporte que permitiera identificar las visitas a plantel de cada transportista, dicho Reporte contiene las siguientes variables:

Variable	Concepto
Trans. masa	Este número corresponde al número de planificación del transporte, se genera un único número sin importar para cuantos clientes lleve el transportista
Factura	Es el número de factura de la venta al cliente de RECOPE
TD: número de vehículo	Es el número de permiso de MINAE (CR)
N.º vehíc.	Placa del tanque
Cod. Transportista	Código de transportista en RECOPE
Nombre Transportista	Nombre de la empresa transportista.
Ult.Mod.Trans	Fecha de la venta
Fin Car	Hora de impresión de factura
Documento	Número de entrega
Lote	Número de tanque de donde sale el producto
Cantidad entrega	Cantidad de litros entregados
UM	Unidad de medida (litros)
Solic.	Código de cliente RECOPE
Solicitante	Nombre de cliente RECOPE
Tiempo d	Tiempo transcurrido entre la hora de ingreso y hora de salida impresos en la factura
Valor neto	Valor total de la compra (no diferencia por producto)
Mon.	Colones costarricenses
Valor neto2	Valor de la compra por producto
Mon.3	Colones costarricenses
Material	Código de producto, 80018 súper, 80019 regular, 80067 diésel

Fuente: RECOPE

Con la tabla de datos en bruto de los transportes, se procede a realizar una exclusión en la variable “documento”, eliminado aquellos números de planificación repetidos, bajo la lógica que cada número único de “documento” representa un viaje realizado indistintamente si lleva 3 productos o 1, y además para poder identificar aquellos transportes a distintas estaciones realizados en un mismo cisterna y que por consiguiente cada uno de estos se contabilice como un viaje distinto. Una vez realizado lo anterior se procede a ligar cada estación de servicio con su correspondiente zona (básica o fuera de zona básica), pues el cálculo del número de viajes requiere hacer la distinción para este modelo.

Una vez ajustada la base de datos se utiliza una tabla dinámica para determinar las cifras necesarias para los cálculos de los números de viajes por zona, en particular se obtienen las variables:

- días laborales reales
- viajes totales por zona (zona básica y fuera de zona básica)
- vehículos (zona básica y fuera de zona básica)
- viajes mensuales prom. por zona: esta se calcula tomando los viajes totales por zona, multiplicándolos por 2 (ida y vuelta), y dividiéndolos entre los vehículos que operaron en cada zona.

Para obtener el número de viajes de cada mes se dividen los viajes mensuales promedio por zona entre los días laborales de cada mes (días reales de servicio de RECOPE), se toman los datos de cada uno de los meses para obtener un promedio anual de los viajes por zona.

Las cifras obtenidas por Zona para los meses de abril 2019 a marzo 2020 son:

Cuadro N.º08

Mes	días laborales	Viajes ZB totales	Vehículos ZB	Viajes mensuales Prom X unidad ZB	Viajes Diarios promedio ZB
abr-19	24	3.651	193	37,83	1,58
may-19	27	3.816	204	37,41	1,39
jun-19	26	3.643	189	38,55	1,48
jul-19	27	4.007	200	40,07	1,48
ago-19	25	3.740	202	37,03	1,48
sep-19	26	3.587	195	36,79	1,41
oct-19	28	4.109	196	41,93	1,50
nov-19	27	3.725	198	37,63	1,39
dic-19	27	3.953	188	42,05	1,56
ene-20	27	3.768	192	39,25	1,45
feb-20	18	2.341	180	26,01	1,45
mar-20	27	3.288	199	33,05	1,22
viajes diarios promedio ZB					1,45

Cuadro N.º09

Mes	días laborales	Viajes FZB totales	Vehículo FZB	Viajes mensuales Prom X unidad FZB	Viajes Diarios promedio FZB
abr-19	24	3.464	240	28,87	1,20
may-19	27	3.414	239	28,57	1,06
jun-19	26	3.243	229	28,32	1,09
jul-19	27	3.783	242	31,26	1,16
ago-19	25	3.429	202	33,95	1,36
sep-19	26	3.248	225	28,87	1,11
oct-19	28	3.656	225	32,50	1,16
nov-19	27	3.415	222	30,77	1,14
dic-19	27	3.741	224	33,40	1,24
ene-20	27	3.789	228	33,24	1,23
feb-20	18	2.241	211	21,24	1,18
mar-20	27	3.408	225	30,29	1,12
viajes diarios promedio ZB					1,17

2.2.3.2 Capacidad del cisterna, kilometraje total recorrido y volumen transportado.

Para determinar la capacidad del cisterna utilizado como “modelo”, se procedió a solicitar al Laboratorio Costarricense de Metrología del Ministerio de Economía, Industria, y Comercio (Lacomet), un reporte de la capacidad volumétrica de los cisternas inspeccionados por ellos para el año 2019 (folio 535).

Con respecto a los días laborables la IE determinó este parámetro en 287 días, mientras que el petente lo calculó en 303 días. Vale destacar que el petente no valoró los días de mantenimiento, los días utilizados para reparaciones, y para tramites; mientras que la IE utiliza el mismo dato utilizado en el estudio anterior para estos trámites, además indica un total de 11 días feriados mientras que la IE determina únicamente 9 ,de ahí la diferencia entre ambos cálculos.

Ahora bien partiendo de la sección 2.2.3.1 sobre cálculo de número de viajes, la IE determino 416,32 para la zona básica y 335,61 para fuera de zona básica, por lo que el kilometraje recorrido anual corresponde a 24 979 Km y 28 564 Km para la zona básica y fuera de la zona básica, respectivamente.

Número de viajes por día	1,45	1,17
Núm. Días anuales laborados	287	287
Número de viajes por año	416,32	335,61

El volumen transportado se calculó tomando el número de viajes por año, y multiplicándolo por los kilómetros que componen la zona básica y fuera de zona básica, multiplicando el resultado por dos (ida y vuelta).

Número de viajes por año	416,32	335,61
Distancia por zona	30,00	42,56
volumen transportado	24.979,19	28.564,11

2.2.4 Costos anuales de operación (Anexo 2)

Para actualizar y estimar los diferentes costos, la IE utilizó las cotizaciones aportadas por el petente, a excepción de aquellos costos que no fueron debidamente respaldados, o que no pertenecen al gasto en cuestión.

Los costos anuales de operación estimados por la IE ascienden a la suma de ¢28,93 millones en zona básica y de ¢30,09 millones fuera de zona básica y los presentados por Transmuelle de San Carlos, S.A. son ¢27,95 millones y ¢31,70 millones respectivamente (folios 84 y 85), lo que genera una diferencia en zona básica de ¢980 138 inferior y fuera de zona básica de ¢1,61 millones superior a la presentada por la IE.

Esta diferencia se sustenta principalmente en el cálculo de número de viajes realizado por la IE, que a su vez origina un aumento en los viajes anuales y kilometraje a recorrer en ambas zonas. Todos aquellos costos operativos cuyo cálculo depende de la cantidad de kilómetros recorridos o viajes anuales se verán impactados. Tal es el caso del consumo de combustible pues este se calcula partiendo de un rendimiento promedio de combustible por kilómetro por los kilómetros recorridos, el costo del diésel según la última fijación disponible al momento de la emisión del presente estudio.

La principales diferencias en los costos de operación se debe al tipo de cambio utilizado por la IE para la fecha de la audiencia pública (¢587,72 por \$1) para las cotizaciones en dólares aportadas por el petente, con respecto al tipo de cambio utilizado por Transmuelle (¢572,33 por \$1) y a la diferencia en los recorridos anuales estimados por Transmuelle con respecto al método utilizado por la IE.

En cuanto al gasto por el salario del chofer, se obtuvo de la fijación del año 2020 según el Decreto N.º 42104-MTSS publicado en el Alcance N° 285 de La Gaceta N°242 del 19 de diciembre 2019, el cual rige a partir del 1 enero 2020.

2.2.5 Costos anuales de administración (Anexo 2)

Para actualizar y estimar los diferentes costos, la IE utilizó las cotizaciones aportadas por el petente, a excepción de aquellos costos que no fueron debidamente respaldados, en cuyo caso se desestimó el dato o se tomó el dato del estudio anterior (RIE-029-2014). Con respecto al salario del funcionario

administrativo, se utilizó el salario aprobado según el Decreto N.º 42104-MTSS publicado en el Alcance N.º 285 de La Gaceta N.º242 del 19 de diciembre 2019, el cual rige a partir del 1 enero 2020., para un contador privado.

En cuanto al canon 2020 se toma el dato publicado en el Alcance N.º259 a La Gaceta N.º221, del 20 de noviembre de 2019 vigente a la fecha de este informe.

Los costos anuales de administración estimados por la IE ascienden a ¢40,19 millones en zona básica y de ¢40,03 millones fuera de zona básica y los presentados por Transmuelle de San Carlos S.A. son ¢43,56 millones y ¢43,56 millones respectivamente (folio 77 al 79), lo que genera una diferencia en zona básica de ¢3,37 millones inferior y fuera de zona básica de ¢3,53 millones inferior.

2.2.6 Retribución de capital

Tasa de rentabilidad (ρ)

A continuación, se muestra el cálculo de la tasa de rentabilidad para el servicio de transporte de combustibles limpios.

Para obtener una tasa de rentabilidad que sirva como parámetro para esta fijación tarifaria, la IE utilizó el modelo de valoración de activos de capital (CAPM por sus siglas en inglés).

El CAPM calcula la tasa de rentabilidad del capital propio y señala que los cambios en el retorno de un activo están relacionados con el riesgo asociado a este. Dichos riesgos pueden ser separados en dos grandes componentes: los relacionados con el mercado en su conjunto (riesgo sistemático) y los derivados de las inversiones específicas (riesgo específico). Este modelo promueve la sostenibilidad del servicio, dado que, entre otras cosas, permite garantizar un rendimiento sobre el capital invertido que haga atractivas las inversiones en el sector.

El cálculo de la tasa de rentabilidad entendida como el costo de capital de la empresa, se basa en la siguiente ecuación:

$$\rho = K_L + \beta * PR + RP$$

En donde:

ρ = Tasa de rentabilidad.

K_L = Tasa libre de riesgo.

β = Coeficiente beta de riesgo sistémico de la industria. Mide la correlación entre los rendimientos de mercado y los de una inversión específica.

PR = Prima de riesgo.

RP = Riesgo país.

Los valores y la fuente de información de cada variable del modelo se describen a continuación:

Tasa libre de riesgo (K_L): se obtuvo como el promedio de los datos mensuales de los últimos 12 meses de la tasa de interés de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América a 10 años plazo, con corte a octubre de 2020, mes anterior al día de la audiencia pública (1,0500%)¹.

Cuadro N.º10
Tasa libre de riesgo

Mes	Valor (%)
2019-11	1,8100
2019-12	1,8600
2020-01	1,7600
2020-02	1,5000
2020-03	0,8700
2020-04	0,6600
2020-05	0,6700
2020-06	0,7300
2020-07	0,6200
2020-08	0,6500
2020-09	0,6800
2020-10	0,7900
Promedio	1,0500%

Fuente: Intendencia de Energía con datos de la Reserva Federal de Estados Unidos.

Coefficiente beta (β): se consideró el valor correspondiente al beta desapalancado para la actividad de distribución de hidrocarburos (“Oil/Gas Distribution”). Se utilizó el último valor publicado por el Dr. Aswath Damodaran, profesor de la Universidad de Nueva York², que se encontraba disponible al día de la audiencia pública (0,6242).

Prima por riesgo (PR): se utilizó el promedio aritmético simple de los valores mensuales de los últimos doce meses disponibles al momento de la audiencia pública, de acuerdo con la información publicada por el Dr. Aswath Damodaran, profesor de la Universidad de Nueva York³. Considerando los valores mensuales de noviembre de 2019 a octubre de 2020, se obtuvo un promedio de **5,34%**.

1

<https://www.federalreserve.gov/datadownload/Download.aspx?rel=H15&series=0809abf197c17f1ff0b2180fe7015cc3&filetype=sheet&label=include&layout=seriescolumn&from=01/01/2009&to=12/31/2020>

² <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/betas.xls>

³ <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pc/implprem/>

**Cuadro N.º11.
Prima por riesgo**

Mes	Valor
2019-11	5,44%
2019-12	5,25%
2020-01	5,20%
2020-02	5,24%
2020-03	5,69%
2020-04	6,16%
2020-05	5,65%
2020-06	5,45%
2020-07	5,37%
2020-08	5,10%
2020-09	4,74%
2020-10	4,74%
Promedio	5,34%

Fuente: Intendencia de Energía con datos del Dr. Aswath Damodaran.

Riesgo país (RP): se consideró el coeficiente de riesgo país (“Country Risk premium”) publicado por el Dr. Aswath Damodaran, profesor de la Universidad de Nueva York⁴. Se utilizó el valor de 4,44%, correspondiente al valor publicado para el 2020.

Con la información disponible, la tasa de rentabilidad para el servicio de transporte limpio de combustible (obtenida mediante el modelo CAPM) es de 8,82%, como se muestra a continuación:

**Cuadro 12.
Tasa de rentabilidad**

Variable	Descripción	Valor
K_L	Tasa libre de riesgo	1,05%
β	Coeficiente beta de riesgo sistémico de la industria	0,6242
PR	Prima por riesgo	5,34%
RP	Riesgo país	4,44%
ρ	Tasa de rentabilidad $\rho = K_L + \beta \cdot PR + RP$	8,82%

Fuente: Intendencia de Energía.

De acuerdo con el resultado obtenido (8,82%), el rendimiento sobre la inversión neta estimado es de ¢2,04 millones para el año 2020, mientras que el solicitado por el petente es ¢2,50 millones. La diferencia de ¢1,43 millones inferior a lo solicitado se debe a las siguientes razones:

⁴ <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/ctryprem.xls>

- *El porcentaje de rendimiento sobre la inversión empleada por la IE es de 8,82%, mientras que la empresa transportista utilizó un 9,91%, esta diferencia responde a las fechas de corte de la información y a la propia información utilizada por la IE.*
- *La inversión estimada por la Intendencia fue inferior en ¢2,08 millones, lo cual se detalló en el apartado de inversiones de este informe, y que tiene que ver específicamente con el valor de los activos.*

IV. VARIABLES QUE EXPLICAN EL AJUSTE Y RESULTADOS BAJO EL METODO DE CALCULO DE VIAJES BASADO EN VISITAS REALES AL PLANTEL.

El ajuste propuesto mediante este método en las tarifas del servicio de transporte limpio de combustible se explica principalmente por las siguientes razones:

1. *La IE determinó un número de viajes anuales para la zona básica de 416,32 y 335,61 fuera de la zona básica, mientras que el petente solicitó 310,1 viajes anuales dentro de la zona básica y 315,6 fuera de la zona básica. Valga la pena indicar que este dato presente en el folio 14 del estudio, difiere de la hoja de cálculo utilizada por el petente, en dicha hoja de cálculo presente en el folio 447 indica 309,06 viajes en zona básica, y 314,51 fuera de zona básica.*
2. *Esta diferencia radica especialmente en los meses de cálculo utilizados por la IE versus los utilizados por el petente, este último utiliza los meses de octubre 2019 a setiembre 2019; por su parte la Intendencia utiliza los meses de abril 2019 a marzo 2020. Pero además la Intendencia utiliza un promedio de visitas basándose particularmente en un número de documento único por compra de estación, mientras que el petente calcula una moda a partir de los productos transportados, además de la diferencia de cifras comentada en el numeral anterior.*
3. *Se mantiene la distancia origen-destino promedio de 30 Km para la zona básica y de 42,55 km fuera de la zona básica, cantidad igual a la que se determinó en el estudio tarifario del 2018. Esa distancia se utilizó para determinar el kilometraje anual recorrido por parte de la IE, correspondiente a 24 979,19 Km y 28 564,11 Km para la zona básica y fuera de la zona básica, respectivamente.*
4. *El volumen de combustibles que estima la IE que se transportará en el 2020 corresponde a la suma de 11,48 millones de litros en la zona básica y de 9,26 millones de litros fuera de la zona básica.*
5. *La inversión total estimada para el presente estudio tarifario asciende a ¢23,12 millones y el gasto por depreciación es de ¢24,02 millones.*

6. El porcentaje de rendimiento sobre la inversión empleada por la IE es de 8,82%, mientras que la empresa transportista utilizó un 9,91% (folio 64), esta diferencia responde a las fechas de corte de la información y a la propia información utilizada por la IE.
7. El margen para transporte de producto limpio dentro de la zona básica de 30 km en ¢6,1956 por litro y fuera de la zona básica en ¢0,1832 por litro, dichos resultados difieren a los del petente ya que este solicitó para la zona básica la suma ¢8,02 por litro y fuera de la zona básica la suma de ¢0,19 (folio 03).

De los cálculos realizados por la intendencia y los realizados por el petente (folio 47) se obtuvo lo siguiente:

Cuadro N.º13
Resumen de resultados
Zona básica
(colones)

Rubros		Zona básica intendencia	Zona básica petente	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
GASTOS ANUALES DE OPERACIÓN	¢	28.931.576,39	27.951.437,51	980.138,88	3,39%
GASTOS ANUALES DE ADMINISTRACIÓN	¢	40.189.595,65	43.563.378,82	(3.373.783,17)	-8,39%
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES	¢	2.039.262,69	2.498.135,06	(458.872,37)	-22,50%
GASTOS MAS RENDIMIENTO ANUAL	¢	71.160.434,73	74.012.951,38	(2.852.516,65)	-4,01%
RECORRIDO ANUAL POR ZONA	Km	24.979,19	18.543,60	6.435,59	25,76%
CAPACIDAD DEL CISTERNA	Ltr	27.588,67	29.877,68	(2.289,01)	-8,30%
COSTO / KM / LITRO	¢	0,1033	0,1336	(0,03)	-29,37%
MARGEN TRANSPORTE/ LITRO CON CANON	¢/ltr	6,1956	8,0153	(1,82)	-29,37%

Fuente: Intendencia de Energía

Cuadro N.°14
Resumen de resultados
Fuera de zona básica
(colones)

Rubros		Fuera zona básica intendencia	Fuera zona básica petente	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
GASTOS ANUALES DE OPERACIÓN	¢	30.094.894,87	31.705.401,98	(1.610.507,10)	-5,35%
GASTOS ANUALES DE ADMINISTRACIÓN	¢	40.033.574,76	43.566.931,19	(3.533.356,43)	-8,83%
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES	¢	2.039.262,69	2.498.135,06	(458.872,37)	-22,50%
GASTOS MAS RENDIMIENTO ANUAL	¢	72.167.732,32	77.770.468,22	(5.602.735,90)	-7,76%
RECORRIDO ANUAL POR ZONA	Km	28.564,11	26.768,92	1.795,19	6,28%
CAPACIDAD DEL CISTERNA	Ltr	27.588,67	29.877,68	(2.289,01)	-8,30%
COSTO / KM / LITRO	¢	0,0916	0,0972	(0,01)	-6,18%
MARGEN TRANSPORTE/ LITRO CON CANON	¢/ltr	0,1832	0,1945	(0,01)	-6,18%

Fuente: Intendencia de Energía

Respecto al resultado final, para la zona básica el margen obtenido por la IE es ¢6,1956 por litro, inferior en ¢1,8197 al solicitado y fuera de la zona básica es de ¢0,1832 por litro, inferior al solicitado en ¢0,0113 por litro.

En el cuadro siguiente, se puede observar que el margen vigente para la zona básica es de ¢4,9435 por litro y el margen calculado por la IE es de ¢6,1956 un 25,33% superior, lo cual significa un aumento de ¢1,2520 por litro. Fuera de la zona básica el margen vigente es de ¢0,1248 y el calculado por la IE es de ¢0,1832 lo cual resulta ser superior en ¢0,05836, lo que representa una variación del 46,76%.

Cuadro N.°15
Resumen de resultados

Rubros		Zona básica	Fuera zona básica
Gastos anuales de operación	¢	28.931.576,39	30.094.894,87
Gastos anuales de administración	¢	40.189.595,65	40.033.574,76
Rendimiento sobre inversiones	¢	2.039.262,69	2.039.262,69
Gastos más rendimiento anual	¢	71.160.434,73	72.167.732,32
Recorrido anual por zona	Km	24.979,19	28.564,11
Capacidad del cisterna	Ltr	27.588,67	27.588,67
Costo / km / litro	¢	0,1032594	0,0916
Flete transporte/ litro con canon	¢/ltr	6,1956	0,1832
Flete transporte/ litro anterior	¢/ltr	4,9435	0,1248
Variación absoluta determinada		1,25201	0,05836
Variación relativa determinada		25,33%	46,76%

Fuente: Intendencia de Energía

De manera complementaria, a manera de resumen, en el cuadro siguiente se puede observar un comparativo entre el margen solicitado por el petente tanto para la zona básica como fuera de la zona básica y el calculado por la IE.

Cuadro N.°16
Resultados comparativos

Ítem	Zona básica		Fuera de zona básica	
	Petente	IE	Petente	IE
Propuesta	8,015	6,1956	0,1945	0,1832
Vigente	4,9435	4,9435	0,1248	0,1248
Variación abs.	3,0717	1,2520	0,0697	0,0584
Variación %	62,14%	25,33%	55,83%	46,76%

V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DEL PETENTE

Previo a desarrollar este apartado se reitera la petición planteada por Transmuelle de San Carlos S.A., a saber:

Cuadro N.° 17
Propuesta de ajuste
(en colones)

FLETE	ZONA BÁSICA	FUERA DE LA ZONA BÁSICA
Solicitado	8,02	0,19
Vigente	4,94	0,12
Aumento	3,07	0,07
% Aumento	62,14%	55,83%

Fuente: Expediente ET-026-2020 (folio 03)

Respecto al cálculo de viajes realizado por el petente, variable que genera la principal diferencia entre el resultado obtenido por la IE y la propuesta, el petente presentó para su solicitud un estudio técnico basado particularmente en reportes similares a los obtenidas por la IE a través de Recope. Al respecto, el petente indica que

[...] Para efectos de determinar la cantidad de viajes por día en cada uno de los meses, se aplicó el procedimiento de síntesis de las hojas dinámicas, de la siguiente forma.

Se especificó en cada tabla lo siguiente:

1. columna para el número de vehículo (CODIGO CR)
2. una rotulación de columnas con los días de operación o transporte (DD/MM/AA) día mes y año.
3. Completar para cada día la cantidad de productos transportados (material) 80067=diésel, 80019=Regular y 80018=súper. [...] visible a folio 16.

Posteriormente también indica

[...] La columna de códigos corresponde a CR otorgado por el MINAE para cada cisterna autorizado, en cada columna de fecha, aparece un número, sea 3, 4, 5 o 6, este número refleja la cantidad de productos transportados ese día (súper, Regular, Diesel), por lo que para efectos de determinación del número de veces que esa cisterna visitó el plantel se divide la cantidad de productos entre 3. Por ejemplo, el CR 0022 transporto el 1/11/18, tres productos los que divididos entre 3, indica que esa cisterna, ese día, solo fue una vez, mientras que el 2/11/18, visitó el plantel 2 veces.[...] visible a folio 17.

[...] Para efectos de determinar el número de viajes por día de cada uno de los transportistas, por su código CR, se siguió el siguiente procedimiento.

La tabla resumen (Dinámica) de cada mes, totalizó la cantidad de productos transportados, por tanto, ese dato sirve de base para estimar los viajes por días.

1. Se Calcula la medida estadística “Moda”, para visualizar cual fue la mayor frecuencia de viajes por día, en términos de “material” súper, regular y diésel.
2. Se procede a contar los días en que el transportista visitó el plantel, simplemente se cuentan los días que efectivamente visitó el plantel para llevar los productos requeridos por las estaciones de servicio, “Columna Visitas realizados al plantel”
3. Con el dato de Moda estadística, se procede a determinar el número de viajes por mes, dividiendo la totalización de materiales, entre el resultado de la Moda, a esta columna la denominamos “viajes por mes”. Para esto se divide la cantidad reflejada en la columna “Total general” entre el dato de la columna “moda”. El resultado corresponde a la cantidad de viajes que efectivamente realizó durante el mes
4. Para determinar el promedio de visitas por día, la operación se realiza, no con los días laborados en RECOPE, sino entre los días que efectivamente visitó el plantel. Para esto se divide “viajes por mes” entre “visitas realizadas al plantel”. Con esta forma de calcular, se elimina el efecto ineficiencia, puesto que solo se toma en cuenta la actividad efectiva sin considerar los días sin operación. [...]

En resumen el petente basó sus resultados en las visitas al año (media de productos entre el total de productos) entre los días hábiles (visitas hábiles), dando como resultado las visitas al día por código de transportista, de su solicitud se desprende que:

[...] Vistos los datos que arrojan esta información, suministrada y tratada bajo los conceptos explicados, se determina que una cisterna en promedio visita 1.02 veces al día a los planteles de RECOPE, en zona básica, y una cantidad de 1.038 veces al día para un cisterna fuera de la zona básica. [...]

En este contexto, de acuerdo con lo realizado e indicado por el petente, la IE procedió a analizar la información tal y como corresponde. Para tales efectos, partiendo del dato aportado por el petente en el folio 17, referente al transportista con código CR-0022, en el que indica que este código transportó el 1 de noviembre de 2018 tres productos, los que a su vez al dividirlos entre 3 (cantidad de productos comercializados en estaciones de servicio), registrándose como resultado 1, es decir que este cisterna solo fue una vez este día. Mientras que el 2 de noviembre visitó el plantel en dos oportunidades, tal y como se desprende de la cédula 07 presente a folio 17 a continuación:

Cuenta de Material						
CODIGOS	1/11/2018	2/11/2018	3/11/2018	5/11/2018	6/11/2018	7/11/2018
0CR-1338						
0R-501	3	3				
1493		3	3	3	3	3
CR—0979						
CR—1070						
CR-0006		3	3	3	3	
CR-0007						
CR-0009	5	8				4
CR-0010						
CR-0011	3	3				
CR-0022	3	6	3	5	5	4
CR-0024	5	3	3	4	6	5

Fuente: Transmuelle de San Carlos, folio 17

Sin embargo lo cierto es que el cisterna CR-0022 el día 02 de noviembre visitó el plantel en dos ocasiones, acarreando 3 fletes distintos, es decir llevó productos a 3 estaciones distintas, lo que se toma como 3 fletes individuales, a saber acarrió producto de la siguiente manera:

Trans.masa	Factura	TD: número de vehículo	Nº vehic.	Nombre Transportista	Ult.Mod.Trans	Documento	Lote	Solic.	Material
1047005	91105195	CR-0022	S-024584	RENESSA S.A.	02/11/2018	81150995	807	300577	80019
1047005	91105195	CR-0022	S-024584	RENESSA S.A.	02/11/2018	81150995	803	300577	80018
1047005	91105195	CR-0022	S-024584	RENESSA S.A.	02/11/2018	81150995	811	300577	80067
1047120	91105353	CR-0022	S-024584	RENESSA S.A.	02/11/2018	81151148	807	300312	80019
1047120	91105355	CR-0022	S-024584	RENESSA S.A.	02/11/2018	81151151	806	301184	80018
1047120	91105355	CR-0022	S-024584	RENESSA S.A.	02/11/2018	81151151	811	301184	80067

Como se puede observar de la columna "Solic.", o solicitante, vemos que los primeros 3 productos se los transportó a la Estación de servicio con el código 300577, mientras que el cuarto producto lo llevo a la estación 300312 y el 5 y 6 a la estación 301184. Al respecto, es necesario señalar que dos de las estaciones están fuera de zona básica y una dentro de zona básica. Por tanto, siendo que en cada factura a cada estación de servicio se le reconoce el costo de flete a pagar, se debieron haber contemplado 3 visitas y no solamente 2. Al respecto, considerando que esto mismo ocurre con otros cisternas y otras estaciones en distintos meses, se advierte que la decisión de utilizar la variable de producto como un indicador de visitas podría inducir eventualmente a error si no se tiene el cuidado de detallar los números de documentos o facturas que si serán únicos para cada estación de servicio, independientemente de si el transportista en una misma visita les presta el servicio a varias estaciones.

En el cálculo de visitas del petente también aparecen 3 estaciones de servicio las cuales no se encuentran en el listado entregado por Recope para sus efectos, y aunque las mismas indican saldo de visitas en cero, si afecta al promedio final.

VI. PROPUESTAS DE AJUSTE.

Tomando como base los análisis precedentes, se presentan las propuestas de ajuste:

Cuadro N.º18
RESULTADOS TIEMPOS DE CARGA VERSUS METODO VISITAS REALES A PLANTEL

RUBROS		ZONA BASICA	FUERA DE ZONA BASICA
GASTOS ANUALES DE OPERACIÓN	¢	28.931.576,39	30.094.894,87
GASTOS ANUALES DE ADMINISTRACION	¢	40.189.595,65	40.033.574,76
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES	¢	2.039.262,69	2.039.262,69
GASTOS MAS RENDIMIENTO ANUAL	¢	71.160.434,73	72.167.732,32
RECORRIDO ANUAL POR ZONA	Km	24.979,19	28.564,11
CAPACIDAD DEL CISTERNA	Ltr	27.588,67	27.588,67
COSTO / KM / LITRO	¢	0,1032594	0,0916
FLETE TRANSPORTE/ LITRO CON CANON	¢/ltr	6,1956	0,1832
FLETE TRANSPORTE/ LITRO ANTERIOR		4,9435	0,1248
VARIACION ABSOLUTA DETERMINADA		1,25201	0,05836
VARIACION RELATIVA DETERMINADA		25,33%	46,76%

Fuente: Intendencia de Energía

VII. IMPACTO DEL AJUSTE

Al ser el transporte un eslabón de la cadena de comercialización de los combustibles que intervienen de manera previa a que el producto esté a disposición del consumidor final, cualquier ajuste del margen de transporte de combustible limpio se debe trasladar al consumidor final, por lo tanto, el ajuste propuesto en el margen de transporte afecta el precio del combustible en las estaciones de servicio.

En consecuencia, se requieren los siguientes ajustes:

1. Flete promedio

Para transferir el ajuste al consumidor final, se debe tener en cuenta que los precios de los combustibles afectados son uniformes en todas las estaciones de servicio del territorio nacional; por tanto, se debe calcular un flete promedio de transporte que se adiciona al margen de las estaciones de servicio. Lo anterior se hace con base en un listado actualizado de clientes remitido por Recope (Anexo 3), cumpliéndose así con el procedimiento establecido por la Autoridad Reguladora, a petición de la Contraloría General de la República, el cual fue aprobado mediante acuerdo de Junta Directiva, según Artículo 8° de la sesión ordinaria N°080-98, celebrada el 8 de junio de 1998 y ratificada el 14 de junio del mismo año.

El resultado final del análisis del presente estudio de flete limpio, indica que el margen de transporte de producto limpio debe incrementarse en 25,33% (¢1,2520) en zona básica y de 46,76% (¢0,0584) fuera de la zona básica, con respecto al flete vigente; se afecta el flete promedio que se incorpora en el margen de comercialización total que se incluye en el precio del combustible que se distribuye en estaciones de servicio, incluidas las que distribuyen combustibles para la aviación.

Una vez revisado el número de estaciones de servicio activas, las rutas, la fórmula del flete por cada ruta y el volumen comprado por estación, se determinó que el flete promedio para incorporar en el precio del combustible es de ¢12,7730 (Anexo 3). El flete promedio vigente es de ¢9,1883 por litro, y fue publicado mediante la resolución RE-0106-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019, publicada en la Gaceta N.°242, en el Alcance Digital N.° 284 del 19 de diciembre de 2019, y entre dichas cifras existe una diferencia de ¢3,5847, es decir un aumento de 39% con respecto al cálculo vigente. Vale destacar que la diferencia se debe principalmente a:

- 1. La variación en el margen de flete limpio de los productos que se distribuyen en las estaciones de servicio.*

2. *La disminución en el volumen de ventas que ha sufrido la industria, producto de la pandemia.*
3. *En el cálculo vigente se utilizó la información de las estaciones de servicio enviada por Recope de octubre 2018 a setiembre 2019, mientras que para el presente análisis se utiliza la información de compras de estaciones de servicio del periodo de octubre 2019 a setiembre 2020.*
4. *Se ha observado que existen diferencias entre las distancias origen destino entre ambos archivos para las mismas estaciones, e incluso algunas estaciones con fletes especiales aprobados carecían de dicho dato en el 2019, no obstante para el 2020 ya Recope había ajustado el dato.*

Respecto a este último punto la IE a inicios del 2020 solicitó a la dirección de ventas de Recope el inventario de las distancias de todas las estaciones de servicio, ya se había logrado identificar que existían diferencias en las distancias de dicho inventario de rutas con respecto al archivo utilizado para el cálculo de flete promedio, es así como el 4 de febrero de 2020 se le remitió a Recope el oficio OF-0101-IE-2020, solicitando entre otras cosas las justificaciones de las diferencias en distancias encontradas, así como la nota u oficio del MOPT donde se autorizó la ruta al plantel. Recope mediante el oficio FAC-0051-2020 del 10 de febrero, dio respuesta al oficio de la IE y entre otras cosas indicó que [...] se presentan algunas diferencias de distancia que se están verificando con el expediente físico [...], y además que para las variaciones o diferencias persistentes [...] requieren de una revisión exhaustiva de los expedientes físicos; labor que se está realizando y llevaría una posible duración de quince días hábiles.[...].

La IE el 9 de marzo mediante correo electrónico dirigido a Carlos Altamirano Marroquín jefe del departamento de facturación, solicitó una respuesta respecto al estatus del análisis de la diferencias referido en el oficio FAC-0051-2020, el señor Altamirano indicó que el asunto estaba muy avanzado, pero esperaban un posible retraso debido a la incapacidad de una funcionaria. El 17 de abril, mediante correo se solicitó nuevamente una actualización del estatus de la revisión, la respuesta indicó que [...] realizó una, revisión en la Base de datos, más sin embargo la información hay que cotejar contra lo físico que no le había llegado a este Departamento, precisamente hoy estamos casi finalizando (lunes 20 de abril) la localización de los estudios de las distancias y seguidamente Doña Diana Rocca finalice la corrección con la mayor certeza que se pueda Posiblemente se pueda remitir el lunes 27 de abril, me permito aclararle de manera respetuosa que parte de los inconvenientes primeramente fue que Doña Diana estaba de vacaciones atendiendo un asunto familiar, seguidamente se vino el asunto del Covis 19 [sic] y ahora algunos (as) funcionarios (as) están teletrabajando en cuenta ella.[...]; el 12 de junio se le volvió a hacer la consulta y se indicó que [...] En adición y aclaración me permito informarle que la Dirección Comercial está en este momento en una revisión. Se estima que ese proceso estará finalizado el lunes 29 de junio.[...].

El 3 de diciembre 2020 mediante el oficio OF-1284-IE-2020 la IE solicitó nuevamente la justificación de las diferencia entre distancias estaciones-plantel entre los reportes a setiembre 2019 y junio 2020, al que Recope da respuesta mediante el oficio DV-0354 2020 el 8 de diciembre 2020. En dicho oficio Recope justificó las diferencias detectadas a principios de año por la IE, enviando las certificaciones de distancias por parte del MOPT.

2. Margen promedio total

A este flete promedio se le debe adicionar $\$52,3369$ por litro que corresponde al margen de comercialización para estaciones de servicio mixtas y marinas excluidas las que distribuyen combustibles para la aviación, el cual se estableció en la resolución RE-0107-IE-2019, publicada en el Alcance Digital N.º 284 a La Gaceta N.º 242 el 19 de diciembre de 2019. De manera que el margen total promedio por litro a incluir en el precio de venta al consumidor final en estación de servicio es de $\$65,1099$ por litro (Anexo 3).

3. Margen para estaciones de servicio de combustibles para aviación

Para el caso de las estaciones que distribuyen combustibles para aviación, al margen vigente de $\$16,0133$ por litro, se le debe adicionar el incremento del flete para la zona básica que es de $\$1,2521$ por litro y con ello obtener un margen total de $\$17,2654$ por litro, que debe ser incorporado al precio del combustible en esas estaciones de servicio.

El cuadro siguiente, muestra los nuevos precios y el impacto absoluto y relativo sobre los precios por litro vigentes:

El efecto sobre el margen total promedio se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º19
Margen de comercialización total
de los combustibles en estación
es de servicio mixtas
($\$/Litro$)

Margen	Estaciones mixtas (excluidas las que distribuyen combustible de aviación)	Estaciones que distribuyen combustible de aviación
Margen total promedio anterior	61,5252	16,0133
Margen total promedio propuesto	65,1099	17,2654
Diferencia margen total	3,5847	1,2521
Aumento en el margen total	5,8265%	7,8191%

Fuente: Intendencia de Energía.

De acuerdo con lo señalado en los apartados anteriores, lo procedente es ajustar los precios finales al consumidor, tal y como se indica en las recomendaciones.

[...]

IX. CONCLUSIONES

- 1. Las proyecciones de los parámetros económicos utilizados por la IE fueron actualizadas y se proyectan los datos para el 2020.*
- 2. Respecto a la metodología de cálculo calculada en base a visitas reales a plantel:*
 - a. Se utilizó el documento de entrada a planteles de transportistas preparado por RECOPE para los meses de abril 2019 a marzo 2020. De dicho reporte se utiliza como dato clave la columna “Documento”, eliminando aquellos números de planificación repetidos.*
 - b. Para obtener el número de viajes de cada mes se calcula dividiendo los viajes mensuales promedio por zona entre los días laborales de cada mes, se toman los dato de cada uno de los meses para obtener un promedio anual de los viajes por zona.*
 - c. Los viajes diarios promedio en zona básica se calcularon en 1,45 veces, y 1,17 veces fuera de zona básica.*
- 3. Para determinar la capacidad del cisterna utilizado como “modelo”, se procedió a solicitar al LACOMET, un reporte de capacidad volumétrica de los cisternas inspeccionados en el año 2019. El dato de volumen promedio es de 27 588,67.*
- 4. La IE determino 287 días, tomando en cuenta días de paro por mantenimiento, reparaciones en general, tramites, etc. Utilizados en el estudio anterior.*
- 5. Una vez obtenidos estos parámetros la IE obtienen 416,32 viajes en zona básica y 335,61 viajes fuera de zona básica.*
- 6. El total de inversión neta estimada por la IE asciende a ¢23,12 millones.*
- 7. El rendimiento sobre la inversión estimado por la IE es de ¢2,039 millones.*
- 8. Los costos anuales de operación estimados por la IE ascienden a ¢28,93 millones en zona básica y ¢30,09 millones fuera de zona básica.*

9. *Los costos anuales de administración estimados por la IE ascienden a ¢40,18 millones para zona básica y ¢40,03 millones fuera de zona básica.*
10. *Los gastos totales para la industria estimados por la IE ascienden a ¢ 69,12 millones para la zona básica y ¢70,12 millones fuera de zona básica.*
11. *Siguiendo el método de cálculo de visitas reales a plantel, la IE estimó el margen del transportista de productos limpios en ¢6,1956 por litro para la zona básica y ¢0,1832 fuera de zona básica. Lo anterior implicaría un incremento de 25,33% y 46,76% respectivamente.*
12. *Se detectaron diferencias entre las distancias plantel a Estacion de servicio, recope justifica las mismas y actualiza el dato.*
13. *El flete promedio para incorporar en el precio del combustible es de ¢12,7730 y el margen total promedio por litro a incluir en el precio de venta al consumidor final en estaciones de servicio mixtas es de ¢ 65,1099 por litro. Al margen total promedio es necesario agregar ¢1,66 por litro, esto por concepto del pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA).*
14. *El margen total por litro a incluir en el precio de venta al consumidor final en estaciones que distribuyen combustibles para aviación es de ¢17,2654 por litro.*
15. *Con base en la metodología aplicable, los valores, cálculos indicados y justificados en el apartado Análisis de la solicitud tarifaria del presente informe, se concluye que deben ajustarse los precios de los productos derivados de hidrocarburos que se distribuyen en estaciones de servicio, tal y como se indica en el apartado de recomendaciones.*

[...]

- II. Que en cuanto a la audiencia pública, del oficio IN-0210-IE-2020 citado, conviene extraer lo siguiente:

[...]

1. **Huberth Solis Fallas (folios del 604 al 605)**

Presenta coadyuvancia hacia la solicitud de margen, indica que “por un largo período no tuvimos ningún aumento de margen durante varios años hasta el año 2000, desde el 2014 hasta 2018 se nos dio un pequeño margen de un colón dieciocho centavos y no me falla la memoria y cerca de unos diez meses posteriores, exactamente al cierre de diciembre del año anterior en 2019 hubo un cambio del precio a la hora de hacer el ajuste por la parte del IVA en el transporte de combustible, cosa que para nosotros fue una gran sorpresa”. Aunado a lo anterior indica que la rebaja de 26 centavos, la entrada del IVA y la Pandemia afectaron a todo el País

y a todo el mundo. Con la Pandemia, indica, se cayeron las ventas, los transportes, mientras que los gastos se mantienen totalmente, las pruebas centroamericanas de los camiones, en general todos los gastos siguieron incurriéndose prácticamente iguales y se vieron muy afectados.

El aumento solicitado se solicita específicamente luego del rebajo indicado en diciembre, sin embargo indica que contrario a lo esperado la pandemia viene a atrasar en 11 meses [sic] este proceso.

Indica también que los gastos se han disparado con la pandemia, mientras que los ingresos bajaron, indica que lógicamente va a haber una nueva solicitud, en teoría a corto plazo, pues con la pandemia se han logrado sostener con las uñas.

Espera que los estudios presentados sean bien recibidos, y cumplan con las expectativas para que el margen les dé unos números aceptables y dentro del marco legal que puedan salir adelante con todos los gastos.

2. Ricardo Alonso Solís Fallas (folios del 606 al 607)

Presenta Coadyuvancia a la solicitud, indica que el costo de operación de un vehículo cisterna y la concesión en sí es un costo que aumenta año a año, no es consto que se pueda disminuir.

El últimos dos años que entro la regulación centroamericana, vino a ejercer mayor rigurosidad y por ende más costos, y en general todas las instituciones reguladoras de la actividad vienen a aumentar los costos.

Indica que en los últimos 10 años no ha habido aumentos sustanciales, fueron aumentos que no reflejaron la realidad, o no se cubrió la necesidad del sector, y además con la implementación del IVA viene a afectar más al sector, pues indica que tuvieron un rebajo en el sumario de utilidad que no esperaban.

Antes de la Pandemia la situación venia mal, y se agravo luego de la pandemia, y es aquí donde se ocupa el apoyo del gobierno para seguir operando, mantener a flote y causar el menor daño posible a la población.

También hace mención de las restricciones sanitarias, a los bloqueos, y a los efectos climatológicos, los que han golpeado fuertemente al sector elevando el gasto.

Por último solicita que se apruebe este margen para seguir en la lucha, para seguir produciendo, para sacar adelante las familias, y requiere una cooperación de las autoridades de Gobierno para que ellos garanticen que en las estaciones exista combustible.

3. **Martin Orozco Vargas (folio 613)**

Indica ser gerente de transportes MH Orozco de Turrialba, y presenta coadyuvancia, enfatiza en la importancia de la seguridad en la actividad, y esta seguridad lleva un costo adicional, versus la disminución de ingresos percibida, solicita responsablemente a la Aresep que tome en cuenta los gastos que han tenido en los últimos años, que han sido duros tanto en las cargas sociales, y en los costos de operación que son cada día más altos.

En atención a los temas comentados por los participantes de la audiencia pública, se les indica lo siguiente:

Siendo que todos los participantes coadyuvan la solicitud planteada, a los señores Huberth Solis Fallas, Ricardo Alonso Solis Fallas, y Martín Orozco Vargas, se les agradece su participación en la audiencia pública desarrollada para conocer este trámite tarifario.

[...]

- III. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es fijar el margen para el transporte de combustible denominado limpio; tal y como se dispone.

POR TANTO LA INTENDENCIA DE ENERGÍA RESUELVE:

- I. Mediante el método de visitas reales a plantel:
 - a. fijar el margen para el transporte de combustible denominado limpio: para la zona básica con una distancia establecida en 30 km o menos en ¢6,1956 por litro y fuera de la zona básica en ¢0,1832 por litro, el cual se debe pagar de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\text{Zona Básica: } F = \text{¢ } 6,1956 * L$$

$$\text{Fuera de Zona Básica: } F = \text{¢ } 6,1956 * L + \text{¢ } 0,1832 * (K-30) * L$$

Dónde:

F = Flete en colones

L = Cantidad transportada en litros

K = Distancia recorrida

Sobre el resultado de esta fórmula se debe aplicar el porcentaje de reconocimiento por flete especial para la ruta que lo tiene establecido.

- b. Fijar el margen promedio por litro para el transporte de combustible denominado limpio para todo el país en ¢ 12,7730, así como el IVA en ¢ 1,66.
- c. Actualizar el margen de comercialización para las estaciones de servicio que distribuyen combustibles para aviación establecidos mediante resolución RRG-4742-2005 a ¢ 17,2654 por litro, precio que incluye el transporte.
- d. Fijar los precios de los combustibles derivados de hidrocarburos al consumidor en estaciones de servicio, incluyendo las que distribuyen combustible para aviación, según el cuadro siguiente:

Cuadro N.º20
PRECIOS CONSUMIDOR FINAL EN ESTACIONES DE SERVICIO
-colones por litro-

Producto	Precio sin impuesto ⁽³⁾	IVA por transporte ⁽³⁾	Precio con IVA/transporte ⁽⁴⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	554,51	1,66	556,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	531,66	1,66	533,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	452,38	1,66	454,00
Keroseno ⁽¹⁾	366,62	1,66	368,00
Av-Gas ⁽²⁾	832,29	0,00	832,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	425,69	0,00	426,00

⁽¹⁾ El precio final contempla un margen de comercialización de ¢52,337/litro y flete promedio de ¢ 12,7730/litro, el IVA por transporte de ¢ 1,66 por litro que se muestra en la columna por separado, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante la presente propuesta.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ¢ 17,265/litro, establecidos mediante la presente propuesta.

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

⁽⁴⁾ Redondeado al colón más próximo.

- II. Dar por atendidas las posiciones de los participantes en la audiencia pública de conformidad con lo expuesto en el considerando II de esta resolución.
- III. Indicarles a los transportistas de productos limpios que se mantienen los requisitos tarifarios establecidos en resoluciones anteriores, y hacer especial énfasis en la presentación de la justificación de absolutamente todas las partidas solicitadas en los estudios ordinarios.

- IV. Indicarle a Recope que deberá en el futuro enviar toda información referente a variaciones entre reportes de ventas a estaciones de servicio producto de cambios en mediciones, variaciones en planteles, etc, de modo que en el análisis y calculo del flete promedio se tomen en cuenta dichas variaciones y se refleje de mejor manera el precios al consumidor final.
- V. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

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

De conformidad con el artículo 346 de la 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

Marco Cordero Arce, Intendente.—1 vez.—(IN2020510755).