CARLOS ALBERTO RODRIGUEZ PEREZ (FIRMA)

Firmado digitalmente por CARLOS ALBERTO RODRIGUEZ PEREZ (FIRMA)
Fecha: 2015.10.29 14:07:17 -06'00'

**ALCANCE DIGITAL Nº 89**

LA GACETA
Diario Oficial

| Año CXXXVII | San José, Costa Rica, viernes 30 de octubre del 2015 | Nº 211 |
|---|---|---|

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESOLUCIÓN N° RJD-230-2015

**2015**
**Imprenta Nacional**
**La Uruca, San José, C. R.**

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

**RESOLUCION RJD-230-2015**
**San José, a las quince horas con diez minutos del quince de octubre del dos mil quince**

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

**EXPEDIENTE OT-161-2015**

**RESULTANDO:**

**I.** Que el 11 de noviembre de 2008, mediante la resolución RRG-9233-2008, el Regulador General aprobó el *"Modelo tarifario para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"*. Dicha resolución fue publicada en La Gaceta N°227, del 24 de noviembre de 2008. (Expediente ET-153-2008).

**II.** Que el 29 de junio de 2015, mediante el oficio 004-CAAHRecope-2015, la Comisión Autónoma Ad-Hoc Recope remitió la propuesta de *"Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"* (folios 31 a 107).

**III.** Que el 24 de julio de 2015, mediante el oficio 584-SJD-2015, la secretaria de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, comunica el acuerdo 10-34-2015 de la sesión ordinaria celebrada el 23 de julio de 2015, en donde dispone entre otras cosas: "*1. Someter al trámite de audiencia pública la propuesta de "Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final (…) 2. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de amplia circulación y el diario oficial La Gaceta"* (folio 01).

**IV.** Que el 5 y 6 de agosto de 2015, se publicó la convocatoria a audiencia pública en el Alcance Digital N°61 a La Gaceta N° 151 y los diarios de circulación nacional (La Extra y La Teja), respectivamente (folios 172 a 175).

**V.** Que el 31 de agosto de 2015, se realizó la audiencia pública de Ley, en el auditorio de la Aresep y mediante videoconferencia en los Tribunales de Justicia de Cartago, Ciudad Quesada, Heredia, Liberia, Limón, Pérez Zeledón y Puntarenas, de conformidad con lo señalado en el Acta N°076-2015 (folios 335 a 347).

**VI.** Que el 1° de setiembre de 2015, mediante el oficio 2911-DGAU-2015, la Dirección General de Atención al Usuario emitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, en el cual se indicó que se recibieron y admitieron 6 posiciones (folios 222 y 223).

**VII.** Que el 23 de setiembre de 2015 mediante los oficios 006-CAAHRecope-2015 y 007-CAAHRecope-2015, la Comisión Autónoma Ad-Hoc Recope remitió el informe final de la propuesta de *"Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"* y el análisis de las oposiciones y coadyuvancias presentadas en la audiencia pública realizada el 31 de agosto de 2015, respectivamente. (Correrá agregado a los autos).

**VIII.** Que el 24 de setiembre de 2015 mediante los memorandos 733-SJD-2015 y 735-SJD-2015, la Secretaría de Junta Directiva remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria para su análisis, la propuesta remitida en el oficio indicado en el resultando anterior. (Correrá agregado a los autos).

**IX.** Que el 30 de setiembre de 2015, mediante el oficio 947-DGAJR-la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, emitió el criterio sobre la propuesta de *"Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final".* (Correrá agregado a los autos).

**X.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

## CONSIDERANDO:

**I.** Que en ausencia del señor Regulador General Dennis Meléndez Howell, con motivo de sus vacaciones desde el 24 de setiembre al 23 de octubre del 2015 inclusive, emite este acto la señora GRETTEL LÓPEZ CASTRO, en su condición de Reguladora General Adjunta, según el acuerdo que consta en el artículo segundo del acta de la sesión ordinaria número ciento sesenta y uno, celebrada por el Consejo de Gobierno el 20 de agosto del dos mil trece, publicado en La Gaceta 211 del 1 de noviembre del 2013, nombramiento que quedó ratificado por la Asamblea Legislativa en la sesión ordinaria número 69, celebrada el 19 de setiembre de 2013, de conformidad con lo estipulado en el artículo 47 de la Ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, nombramiento que a la fecha se encuentra vigente. De conformidad con el artículo 57 de la misma ley, la Reguladora General Adjunta sustituye al Regulador General durante sus ausencias temporales.

**II.** Que en cuanto a las oposiciones y coadyuvancias presentadas en la audiencia pública, se tiene como respuesta el oficio 007-CAAHRecope-2015 de la Comisión Ad Hoc. (Correrá agregado a los autos).

**III.** Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: **1**-Dejar sin efecto la resolución RRG-9233-2008 del 11 de noviembre de 2008, **2**-Aprobar la *"Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"*, **3-**Tener como respuesta a los opositores que participaron en la audiencia pública realizada el 31 de agosto de 2015, lo señalado en el oficio 007-CAAHRecope-2015, que consta en el expediente OT-161-2015 y agradecer la valiosa participación de todos en este proceso, **4-** Instruir a la Comisión Ad Hoc notificar el oficio donde constan las respuestas a las oposiciones presentadas en la audiencia pública, **5.-**Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la respectiva publicación de esta metodología en el Diario Oficial La Gaceta, **6-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la notificación de la presente resolución a las partes.

**IV.** Que en sesión ordinaria 49-2015 del 30 de setiembre de 2015, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base de los oficios 006-CAAHRecope-2015, 007-CAAHRecope-2015, de la Comisión Ad Hoc, así como del oficio 947-DGAJR-2015, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

## POR TANTO:

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

**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA**

**DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

**RESUELVE:**

**I.** Dejar sin efecto la resolución RRG-9233-2008 del 11 de noviembre de 2008, publicada en La Gaceta N° 227 del 24 de noviembre de 2008.

**II.** Aprobar la *"Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final"*, con fundamento en lo señalado los oficios 006-CAAHRecope-2015, 007-CAAHRecope-2015, de la Comisión Ad Hoc, así como del oficio 947-DGAJR-2015, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, , tal y como se detalla a continuación:

*"(...)*

***1. Antecedentes***

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

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

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

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

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

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

***2. Justificación***

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

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

b) Establecer un margen de operación absoluto, diferenciado por tipo de combustible. Con el modelo tarifario vigente, el margen de operación de Recope (factor K) es un porcentaje general; el cual debe ser ajustado para mantener constantes los ingresos tarifarios aprobados a Recope mediante el estudio ordinario de precio. Cualquiera de los dos métodos genera los ingresos requeridos y ninguno favorece o perjudica las finanzas del prestador del servicio. El cambio facilita los cálculos y los hace más fáciles de comprender.

c) Cambiar la forma de reconocer el costo de capital. En el modelo vigente, este componente se estima como la suma del gasto por depreciación más un capital de trabajo equivalente a un mes de inventarios. En el modelo propuesto, el costo de capital se reconoce mediante un rendimiento sobre la base tarifaria.

d) Incluir el rendimiento sobre la base tarifaria que se calcula aplicando una tasa denominada rédito al desarrollo, a la suma de los activos fijos netos revaluados. La tasa de rédito considerada refleja el costo de largo plazo del capital invertido en proyectos industriales.

e) Modificar el tratamiento de los inventarios, de tal forma que se incluye el rendimiento sobre los mismos como parte de la base tarifaria.

f) Separar el canon de regulación por las funciones que realiza la Aresep de las actividades de suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, para que los precios de los combustibles se ajusten extraordinariamente cuando esta variable cambie. Con ello, se busca dar cumplimiento a lo establecido por la Contraloría General de la República mediante los oficios 1463 de fecha 12 de febrero del año 2010 y DFOE-ED-0996 de 15 de diciembre de 2010. En este último oficio se indica lo siguiente: *"es el criterio actual de esta Contraloría General, que corresponde a esa Autoridad Reguladora realizar los cálculos pertinentes para ajustar las tarifas de los servicios públicos, ajustándose a lo establecido en el artículo 30 de la Ley Reguladora de los Servicios Públicos N°7593, en cuanto establece que las fijaciones de tarifas de carácter ordinario, al contemplar variaciones de los factores de costo e inversión, deben ser realizadas de oficio por la propia Autoridad Reguladora. Para cumplir con lo antes indicado, esa Autoridad Reguladora deberá documentar, formalizar e implementar las metodologías necesarias, cuya aplicación será objeto de fiscalización por parte de este órgano contralor, a partir del cobro que hará la ARESEP del canon de regulación correspondiente al periodo 2012"*.

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

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

g) Incorporar formalmente en la metodología el ajuste de precios por cambios en el impuesto único de los combustibles. Se formaliza este procedimiento en lo que respecta a la determinación del precio de los combustibles, según lo establece la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria del 4 de julio del 2001.

h) Introducir el desarrollo de la variable de diferencial de precios con el objetivo de hacer el cálculo más transparente.

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

j) Mejorar la redacción de la metodología, con el fin de facilitar la comprensión de los cálculos.

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

## *3. Marco legal aplicable*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **La Ley Nº 7593, establece:**

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

*Artículo 3. Definiciones. Para efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos: a) Servicio Público. El que por su importancia para el desarrollo sostenible del país sea calificado como tal por la Asamblea Legislativa, con el fin de sujetarlo a las regulaciones de esta ley. b) Servicio al costo: principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31 […]*

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

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

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

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

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

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

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

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

*a) Garantizar el equilibrio financiero.*

*b) El reconocimiento de los esquemas de costos de los distintos mecanismos de contratación de financiamiento de proyectos, sus formas especiales de pago y sus costos efectivos […].*

*c) La protección de los recursos hídricos, costos y servicios ambientales. (Así reformado, todo el artículo, por el artículo 41, inciso g) de la Ley 8660 de 8/8/2008, publicada en el Alcance 31, a La Gaceta 156 del 13/8/2008)". […]*

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

*a) Junta Directiva.*

*b) Un regulador general y un regulador general adjunto.*

*c) Superintendencia de Telecomunicaciones (Sutel).*

*d) La Auditoría Interna.*

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

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

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

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

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

- **El V Plan Nacional de Energía 2008-2021, o en el Plan que se encuentre vigente a la fecha, que contiene lineamientos relacionados con el desarrollo de infraestructura necesaria para asegurar una oferta adecuada de combustibles derivados de hidrocarburos, tanto en cantidad como en calidad.**
  En ese sentido, se menciona la creación de mejores condiciones de infraestructura portuaria petrolera tanto en el Caribe como en el Pacífico, el mejoramiento de la eficiencia, cobertura y capacidad de la red de poliductos y planteles con alternativas de un trasiego de mayor volumen y colocando los combustibles más cerca de los centros de consumo y la ampliación de la capacidad de almacenamiento y distribución de combustibles.

- **El Plan Nacional de Desarrollo 2015 -2018 "Alberto Cañas Escalante".**
  En donde se considera conveniente que RECOPE continúe participando en la investigación, evaluación y desarrollo de proyectos relacionados con las energías alternativas como son el alcohol, el biodiesel, la biomasa, el biogás, el hidrogeno, el gas natural, entre otras, como forma de producción de energías sostenibles, alternativas y amigables con el ambiente.

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

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

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

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

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

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

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

## *4. Objetivos y alcance*

### *4.1. Objetivos*

El objetivo del modelo es el siguiente:

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

### *4.2. Alcance*

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

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

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

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

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

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

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

Para fijar el precio por litro en plantel de distribución ($PPC_i$) se debe aplicar la ecuación 1. La temporalidad y el detalle de cálculo de cada una de las variables se definen en las siguientes secciones.

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

Donde:

- $PPC_i$ = Precio de venta en plantel de distribución, por litro, al mayoreo del combustible i.
- $PR_{ij}$ = Precio FOB promedio internacional de referencia por litro del combustible i del ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.2).
- TCRj = Tipo de cambio (colones / dólares USA) del ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.3).
- $K_{i,a}$ = Margen de operación de Recope por litro del combustible i en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.4).
- $OI_{i,a}$ = Otros ingresos diferentes a la venta de combustibles en plantel de distribución, para el combustible i en el año a. Se utilizan los valores reales de las cuentas de otros ingresos para los cuales Recope no cuente con los gastos asociados a su generación y no puedan separarse las actividades contablemente (ver detalle de cálculo en la sección 5.5).
- $OIP_{i,a}$ = Otros ingresos prorrateados. Se refiere a otros ingresos diferentes a la venta de combustibles en plantel de distribución, que no pueden ser asociados a un combustible en particular en el año a. Se utilizan los valores reales de las cuentas de otros ingresos para los cuales Recope no cuente con los gastos asociados a su generación y no puedan separarse las actividades contablemente (ver detalle de cálculo en la sección 5.5).
- $Da_{i,j}$ = Ajuste en el precio de venta causado por el diferencial de precio del combustible i en el ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.6).
- $AZ_{i,a}$ = Ajuste por concepto de gastos de operación por litro para el combustible i, en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.8.1).
- $AOI_{i,a}$= Ajuste por concepto de otros ingresos por litro para el combustible i, en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.8.2).
- $Ca_{i,a}$ = Canon de regulación de la actividad de suministro del combustible i, en el año a (ver detalle de cálculo en la sección 5.9).
- $T_i$ = Impuesto único por tipo de combustible i (ver detalle de cálculo en la sección 5.11).
- $SE_{i,h}$ = Subsidio específico por tipo de combustible i otorgado por el Estado mediante transferencia directa a Recope durante el periodo h (ver detalle de cálculo en la sección 5.7.1).
- $SC_{i,j}$ = Subsidio cruzado por tipo de combustible i, para el ajuste extraordinario j (ver detalle de cálculo en la sección 5.7.2).

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

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

i = Tipo de combustible.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Tabla 1***

| ***PRODUCTO*** | ***Referencia*** | ***Código de producto (Platt's)*** |
|---|---|---|
| *Gasolina súper* | *Unleaded midgrade 89 octanos (R+M)/2.* | *PGAAY00* |
| *Gasolina plus 91* | *Regular unleaded 87 octanos (R+M)/2* | *PGACT00* |
| *Diésel 50 ppm de azufre* | *Cetane of min 40, Sulfur of max 10 ppm, Gravity of min 30 API, Flash point of 130° F ajustado.* | *AATGY00* |
| *Diésel 15 ppm de azufre* | *Ultra Low Sulfur Diesel USGC pipeline, Cetane of min 40, Sulfur of max 10 ppm, Gravity of min 30 API, Flash point of 130° F* | *AATGY00* |
| *Diésel térmico* | *Gasoil N°2, 0,2% de azufre ajustado.* | *POAED00* |
| *Keroseno* | *Jet/Kero 54, 0,3% de azufre.* | *PJABO00* |
| *Búnker* | *Residual fuel N°6, 3% de azufre* | *PUAFZ00* |
| *Búnker bajo azufre* | *60% Residual fuel N°6, 3% de azufre + 40% diésel ULSD* | *PUAFZ00/ AATGY00* |
| *IFO-380* | *New Orleans i.e., viscosidad 380CST, 3,0 – 4,0 S (azufre), con factor de conversión reportado por Platt´s de 6,40 barriles por tonelada. Dato proporcionado por Recope.* | *No aplica* |
| *Asfaltos* | *Selling Prices Asphalt Cement Text/Louisiana Gulf. Dato proporcionado por Recope.* | *No aplica* |
| *Diésel Pesado* | *Se utiliza una mezcla de 55,23% precio diésel más 44,77% precio búnker.* | *POAED00/PUAFZ00* |
| *Emulsión asfáltica* | *Se utiliza el 65% de la mezcla del 86% del precio del asfalto más el 14% del precio del búnker. Los porcentajes de mezcla son suministrados por la Dirección de Distribución de Recope y están sujetos a revisión por Aresep. La fórmula anterior está sujeta a actualización conforme a los costos de los insumos utilizados en la preparación del producto.* | *No aplica* |
| *LPG 70-30* | *Normal Propane Monte Belvieu, non-tet y Normal Butane Mont Belvieu, non-tet; mezcla en 70% de propano y 30% de butano máximo.* | *PMAAY00/PMAAI00* |
| *LPG rico en propano* | *Normal Propane Monte Belvieu, non-tet* | *PMAAY00* |

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

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

### *5.2.2.Mezclas de combustibles:*

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

i. Mezclas de dos combustibles:

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

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

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

ii. Mezclas de más de dos combustibles:

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

Donde:

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

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

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

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

i = Tipo de combustible.

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

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

### *5.2.3. Aspectos generales a considerar*

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

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

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

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

### *5.3. Tipo de cambio (TCR)*

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

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

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

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

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

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

$$K_{i,a} = C_{i,a} \qquad \textit{(Ecuación 3)}$$

Dónde:

$K_{i,a}$ = Margen de operación por litro de combustible vendido y por tipo de combustible i, en el año a.
$C_{i,a}$ = Costos totales operativos tarifarios anuales por litro y tipo de combustible i, en el año a.
i = Tipo de combustible.
a = Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i. Margen de comercialización del proveedor (margen trader) para el combustible i ($Mg¢/Ltr_i$):

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

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

Donde:

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

$Mg\$/bbl_{i,a-1}$ = Margen de comercialización del proveedor, que es el promedio del año base a-1 en dólares por barril para el combustible i.

$IPC_{USA, a}$ = Inflación de los Estados Unidos de América proyectada para el año a. (revisar para todas las demás)

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

i = Tipo de combustible.

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

a-1 = Año base.

ii. Flete de transporte marítimo:

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

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

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

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

Donde:

$Fl¢/L_{i,a}$ = Flete marítimo proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.

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

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

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

i = Tipo de combustible.

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

a-1 = Año base.

iii. Seguro de transporte marítimo:

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

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

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

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

Donde:

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

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

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

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

i = Tipo de combustible.

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

a-1 = Año base.

iv. Costos portuarios de recepción.

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

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

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

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

$$\mathbf{CstPort¢/Ltr_{i,a}} = [(CstPort\$/bbl_{i,a-1})* (1+IPC_{USA,\ a})* TC¢]/158{,}987 \quad \textit{(Ecuación 7)}$$

Donde:

$CstPort¢/Ltr_{i,a}$ = Costo portuario proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.

$CstPort\$/bbl_{i,a-1}$ = Costo portuario del año base a-1 en dólares por barril para el combustible i.

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

TC¢ = Tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD), calculado como una media aritmética simple diaria de los 3 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública y dividiendo el resultado anterior entre 158,987 (litros/barril) para finalmente que el resultado quede expresado en colones / litro.

i = Tipo de combustible.

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

a-1 = Año base.

v. Pérdidas en tránsito.

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

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

$$Perdtran_{i,a} = \left[(PR_i * TCR) + \mathrm{Mg¢/L}_{i,a} + \mathrm{Fl¢/L}_{i,a} + \mathrm{Seg¢/L}_{i,a}, + \mathrm{CstPort¢/L}_{i,a}\right] * \%perdida_i \quad \textit{(Ecuación 8)}$$

Donde:

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

$PR_i$ = Precio FOB promedio internacional de referencia por litro del combustible i. Definido en la sección 5.3

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

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

$Fl¢/L_{i,a}$ = Flete marítimo proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.

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

$CstPort¢/L_{i,a}$ = Costo portuario proyectado en colones por litro para el combustible i, en el año a.

$\%\ pérdidas_i$ = Porcentaje de pérdidas en tránsito por producto i.

i = Tipo de combustible.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vii. Costos y gastos de las gerencias de apoyo.

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

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

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

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

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

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

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

viii. Gasto por depreciación.

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

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

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

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

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

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

ix. Cargas ajenas.

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

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

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

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

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

x. Costos por demora

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

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

xi. Gastos pre-operativos

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

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

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

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

xii. Otros Costos

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

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

### *5.5. Otros Ingresos*

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

#### *5.5.1. Otros ingresos:*

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

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

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

Donde:

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

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

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

$Q_{i,a}$ = Total de litros anuales vendidos estimados de cada tipo de combustible i, en el año a.
Si para algún "i" $Q_{ia} = 0$, entonces $OI_{i,a} = 0$

i = Tipo de combustible.

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

a-1 = Año base.

#### *5.5.2. Otros ingresos prorrateados*

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

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

Donde :

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

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

$Q_{i,a}$ = Volumen en litros vendidos estimados del combustible i, en el año a. Si para algún "i" $Q_{ia}$ = 0, entonces $OIP_{i,a}$

i = Tipo de combustible.

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

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

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

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

*Donde:*

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

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

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

Donde:

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

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

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

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

Donde:

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

Donde:

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

**5.7.2 Subsidios cruzados:**

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

$$\mathrm{SC}_{i,j} = \%S_{i,j} * Pss_{i,j} \qquad \textit{(Ecuación 16)}$$

Donde:

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

$\%S_{i,j}$ = Porcentaje a subsidiar del precio del combustible i, para el ajuste extraordinario j.

$Pss_{i,j}$ = Precio plantel sin subsidio del combustible i, para el ajuste extraordinario j.

i = Tipo de combustible.

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

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

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

Donde:

$VTS_j$ = Valor total del subsidio para el ajuste extraordinario j.

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

$VTE_{i,j}$ = Ventas totales estimadas en litros del producto i, para el ajuste extraordinario j.

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

i = Tipos de combustibles.

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

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

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

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

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

Donde:

$PS_{i,j}$ = Asignación del subsidio del combustible i, para el ajuste j. Únicamente participan los combustibles i no subsidiados.

$VTS_j$ = Valor total del subsidio para el ajuste extraordinario j.

Part $_{i,j}$ = Participación relativa en las ventas totales físicas del combustible i, para el ajuste extraordinario j.

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

i = 1, 2 ,3…h. Tipos de combustibles

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

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

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

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

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

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

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

Donde:

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

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

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

Donde:

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

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

a-1 = Año base.

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

$$AjZ_{i,a} = \frac{\mathrm{Az}_{i,a}}{VTE_{i,a}} \quad \textit{(Ecuación 21)}$$

Donde:

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

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

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

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

i = Tipos de combustibles

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

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

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

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

n = Periodo comprendido desde Enero del año a-2 hasta Diciembre del año a-1.

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

a-1 = Año base.

i = Tipo de combustible.

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

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

Donde:

$Aoi_{i,a}$ = Ajuste por concepto de otros ingresos para el combustible i, para el año a.

$Aoi_{i,a-1}$ = Ajuste por concepto de otros ingresos para el combustible i, para el año a-1.

$VTE_{i,a-1}$ = Ventas totales estimadas en litros para el combustible i, en el año a-1, Para todo $VTE_{i,a-1}$ mayor a 0.

$VTR_{i,a-1}$ = Ventas totales reales en litros para el combustible i, en el año a-1.

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

n = Periodo comprendido desde Enero del año a-2 hasta Diciembre del año a-1.

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

a-1 = Año base.

i = Tipo de combustible.

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

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

Donde:

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

$Aoi_{i,a}$ = Ajuste por concepto de otros ingresos para el combustible i, para el año a (Ver ecuación 23).

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

Si par algún "i" $VTE_{i,a}$ = 0; $AjOI_{i,a}$; es igual a 0.

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

i = Tipo de combustible.

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

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

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

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

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

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

Se determina mediante la siguiente ecuación:

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

Donde:

$RSBT_{i,a}$ = Rendimiento sobre la base tarifaria del combustible i para el año a.

$r_c$ = Costo promedio ponderado del capital (Ver ecuación 25a).

$AFNOR_{ia}$:= Activo fijo neto de operación al costo y revaluado del combustible i para el año a, al último cierre fiscal, el cual se calcula como el activo fijo neto en colones que efectivamente se encuentre en operación y se utilice en el proceso productivo asociado con el servicio regulado, más el promedio anual de adiciones por la capitalización de los activos del año a, menos los retiros de activos obsoletos, deteriorados o trasladados a la prestación de otros servicios no incluidos en el $K_{i,a}$, más su correspondiente revaluación menos la depreciación acumulada, tanto al costo como revaluada (Ver sección 5.10.2).

CT = Capital de trabajo (Ver sección 5.10.5)

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

Si para algún "i" $Q_{i,a}$= 0; $RSBT_{i,a}$ = 0.

#### *5.10.1. Costo promedio ponderado del capital*

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

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

Donde:

$r_c$ = Costo promedio ponderado del capital.

$tie_{a-1}$ = Costo del endeudamiento: valor de las obligaciones de largo plazo con costo financiero del año a-1. Se obtiene del promedio ponderado de la tasa de interés de los pasivos de largo plazo con costo de la empresa con corte al periodo fiscal anterior a la fijación tarifaria (siendo el ponderador el monto del principal de cada préstamo incluido en el cálculo).

$Pa_{a-1}$ = Porcentaje de apalancamiento del año a-1 obtenido como $\frac{D}{A}$ siendo: D el valor de la deuda, el cual considera únicamente las obligaciones con costo financiero excluidas las adquiridas para financiar la actividad de refinación y A la sumatoria de la deuda con costo más el patrimonio (D+P), ambos según el último estado financiero auditado anterior a la fijación tarifaria.

$tip_{a-1}$ = Tasa de interés pasiva nominal promedio general del año a-1. Se utilizará la media aritmética simple del valor diario de tasa de interés pasiva bruta promedio del Sistema Financiero, en colones publicada por el BCCR, y se usará la serie de datos para el año fiscal anterior al que se realiza la fijación tarifaria.

$Apkp_{a-1}$ = Porcentaje de aporte propio sobre el capital del año a-1 obtenido como $\frac{P}{A}$ siendo: P el valor del capital propio o patrimonio excluidos los aportes realizados al proceso de refinación, según el último estado financiero auditado anterior a la fijación tarifaria y A el indicado en la variable pa.

a-1 = Año base.

### *5.10.2. Activo fijo neto en operación*

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

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

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

Donde:

$AFNOR_{a-1}$ = Activo fijo neto en operación revaluado del periodo *a-1*.

$AFC_{a-1}$ = Total de activos fijos al costo, para el periodo *a-1*.

$AFR_{a-1}$ = Total de activos fijos revaluados, para el periodo *a-1*.

$DC_{a-1}$ = Depreciación acumulada del activo al costo, para el periodo *a-1*.

$DR_{a-1}$ = Depreciación acumulada de los activos revaluados para el periodo *a-1.*

a-1 = Año base.

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

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

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

Donde:

$AFNOR_a$ = Activo fijo neto en operación revaluado del periodo *a*.

$AFC_a$ = Total de activos fijos al costo, para el periodo *a* (ver ecuación 25d).

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

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

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

Donde:

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

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

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

Donde:

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

**Revaluación de activos:**

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

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

Donde:

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

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

***Índice de revaluación componente local:***

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

Donde:

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

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

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

Donde:

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

**Depreciación al costo ($\mathbf{DC_a}$):**

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

Donde:

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

$$\mathrm{Dep} = \mathrm{TDA} * [\mathrm{AFC}_{a-1} + (0{,}5 * \mathrm{AD}) - (0{,}5 * \mathrm{RA}_{\mathrm{cto}}) \pm \mathrm{TA}_{cto}] \quad \textit{(Ecuación 25k)}$$

Donde:

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

| | | |
|---|---|---|
| *cto* | = | Al costo |
| a-1 | = | Año base. |

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

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

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

Donde:

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

**Depreciación acumulada revaluada ($\mathbf{DR_a}$):**

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

Donde:

| | | |
|---|---|---|
| $DR_a$ | = | Depreciación acumulada revaluada del periodo *a*. |
| $DR_{a-1}$ | = | Depreciación revaluada del periodo *a-1*. |
| $RA_{dr}$ | = | Retiro de activos depreciados revaluados. |
| $Dep_r$ | = | Gasto de depreciación revaluada (ver Ecuación 25n). |
| $Rev_{dr}$ | = | Revaluación de la depreciación revaluada. |
| $TA_{dr}$ | = | Traslado de activos depreciados revaluados.<br>Para el activo que recibe el monto $\mathrm{TA_{dr}}$ es positivo (+$\mathrm{TA_{dr}}$), para el activo que traslada $\mathrm{TA_{dr}}$negativo (-$\mathrm{TA_{dr}}$) |
| *r* | = | Revaluado. |
| a-1 | = | Año base. |
| a | = | Año en el que estará vigente la fijación ordinaria calculada con esta metodología. |

***Calculo de la depreciación revaluada***

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

Donde:

| | | |
|---|---|---|
| $Dep_r$ | = | Gasto de depreciación de los activos revaluados (ver Ecuación 25n). |
| *TDA* | = | Tasa de depreciación del activo. |
| $AFR_{a-1}$ | = | Activo fijo revaluado, del periodo *a-1*. |
| $RA_r$ | = | Retiros de activos revaluado. |
| $TA_r$ | = | Traslado de activos revaluados.<br>Para el activo que recibe el monto $\mathrm{TA_r}$ es positivo (+$\mathrm{TA_r}$), para el activo que traslada $\mathrm{TA_r}$negativo (-$\mathrm{TA_r}$) |
| *r* | = | Revaluado. |
| a-1 | = | Año base. |

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

***Calculo de la revaluación de la depreciación revaluada***

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

Donde:

$Rev_{dr}$ = Revaluación de la depreciación revaluada.
IR = Índice de revaluación de activos local, externo o compuesto según corresponda.
$DC_{a\text{-}1}$ = *Depreciación al costo del periodo a-1.*

$DR_{a\text{-}1}$ = *Depreciación revaluada del periodo a-1.*

*RDcto* = *Retiro de activos depreciados al costo.*

RAdr = Retiro de activos depreciados revaluados.
TDcto = Traslados depreciados al costo.
TAdr = Traslado de activos depreciados revaluados.
Para el activo que recibe el monto $TA_{cto} + TA_r$ es positivo (+$(TA_{cto} + TA_r)$), para el activo que traslada $TA_{cto} + TA_r$ es negativo (-$(TA_{cto} + TA_r)$).
cto = Al costo
a-1 = Año base.

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

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

### *5.10.3. Determinación de las adiciones*

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

$$Adiciones = Inversiones\ Reconocidas\ capitalizadas\ en\ el\ a\tilde{n}o\ a$$

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

*Determinación del Porcentaje de ejecución*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El capital de trabajo se obtiene mediante la siguiente ecuación

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

Donde:

$CT_{i,a}$ = Capital de trabajo para el combustible i, en el año a.

$VTP_{i,a-1}$ = Ventas diarias promedio, en litros para el combustible i. Calculadas como una media aritmética simple de las ventas diarias en el año a-1

$PPA_{i,CIF}$ = Precio promedio de referencia CIF sin impuesto en litros para el combustible i. Calculada como una media aritmética simple de las facturas por embarque para el año a-1.

$DIP_{i,a-1}$ = Días de inventario Promedio real del periodo a-1. Se calcula como:

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

Donde:

$VTR_{i,a-1}$ = Ventas totales reales en colones para el combustible i, en el año a-1
$INC_{i,a-1}$ = Inventario neto al costo del producto i, en el año a-1
Dv = Días efectivos de venta al año, durante los que se expenden combustibles en los planteles de Recope.

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

a-1 = Año base.
I = Tipo de combustible.

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

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

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

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

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ban<br><br>de | | | $NPPC^{máx¢}{}_i = \left((PR_{ij} + \sigma_{ij}) * TCV\right) + (K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,aj} + T_i - SE_{i,h} - SC_{i,j} + PS_{i,j} + RSBT_{i,a}$ |
| | | | $NPPC^{máx\$}{}_i = \left(PR_{ij} + \sigma_{ij}\right) + \frac{(K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,aj} + T_i - SE_{i,h} -}{TCV}$ |
| | | | $NPPC^{mín¢}{}_i = \left((PR_{ij} - \sigma_{ij}) * TCV\right) + (K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,aj} + T_i - SE_{i,h} - SC_{i,j} + PS_{i,j} + RSBT_{i,a}$ |
| | | | $\boldsymbol{NPPC^{mín\$}_i} = \left(PR_{ij} - \sigma_{ij}\right) + \frac{(K_{i,a} - OI_{i,a} - OIP_{i,a}) + Da_{i,j} + AZ_{i,a} + AOI_{i,a} + Ca_{i,aj} + T_i - SE_{i,h} -}{TCV}$ |

Donde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$PR_{ij}$, $TCR_j$ = Deben ser ajustados extraordinariamente de la manera siguiente: La Autoridad Reguladora calculará los precios para cada uno de los combustibles i el segundo viernes de cada mes que corresponde a la fecha de corte del estudio extraordinario de precio. Cuando dicho viernes coincida con un día feriado o de asueto, el cálculo se hará al día hábil siguiente, utilizando la misma fecha de corte del segundo viernes del mes.

$\sigma_{ij}$ = La desviación estándar del precio internacional FOB del producto i será revisada de forma extraordinaria el segundo viernes de cada mes que corresponde a la fecha de corte del estudio extraordinario de precio, según se indicó. Lo anterior para que Recope pueda determinar el precio de venta de los combustibles dentro de la banda, en más / menos la desviación estándar en dólares por barril del precio internacional FOB de cada combustible.

$Da_{i,j}$ = Este factor será revisado bimensualdiante el procedimiento extraordinario de ajuste de precio establecido en el numeral 5.6. La revisión del cálculo de Di se realizará en la misma fecha de corte en que se realice la revisión extraordinaria del PRi y TCR**.**

$SC_{i,j}$ = Este factor se aplicará al precio del combustible siguiendo el procedimiento extraordinario de ajuste de precio establecido en el numeral 5.7. La revisión del cálculo del subsidio se realizará en la misma fecha de corte en que se realice la revisión extraordinaria del PRi y TCR.

$PS_{i,j}$ = Este factor se aplicará al precio del combustible siguiendo el procedimiento extraordinario de ajuste de precio establecido en el numeral 5.7. La revisión de la asignación del subsidio se realizará en la misma fecha de corte en que se realice la revisión extraordinaria del PRi y TCR.

$Ca_{i,aj}$ = Este factor se actualizará cada vez que la Contraloría General de la República apruebe el monto del mismo y éste sea publicado por Aresep, se incluirá en la última fijación extraordinaria de cada año.

$T_i$ = Este factor se aplicará cuando proceda según lo establecido en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, N° 8114. El precio del combustible se ajustará conforme a las actualizaciones del monto del impuesto que realice el Ministerio de Hacienda mediante decreto ejecutivo.

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

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

## *7. Precio al consumidor final*

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

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

Donde:

$PCDF_{i,j}$ = Precio al consumidor del combustible i, al nivel del distribuidor y/o comercializador de combustible, en colones por litro.

$PPC_{i,j}$ = Precio de venta en plantel de distribución al mayoreo del combustible i, en el ajuste extraordinario j.

$MgT_i$ = Margen promedio de transporte del combustible en colones por litro, que se incorpora por tipo de combustible para mantener un precio uniforme al nivel del distribuidor o comercializador de combustible, con o sin punto fijo de venta. El flete promedio de transporte será revisado cada vez que se hace una revisión ordinaria de flete de transporte, con base en la metodología tarifaria de transporte de combustibles definida por la Autoridad Reguladora.

$MgD_i$ = Margen del distribuidor con o sin punto fijo de venta, en colones por litro, por tipo de combustible, el cual será determinado con base en la metodología tarifaria definida por la Autoridad Reguladora.

i = Tipo de combustible.

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

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

***9. Información requerida***

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

***10. Consideraciones adicionales***

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

*(…)"*

**III.** Tener como respuesta a los opositores que participaron en la audiencia pública realizada el 31 de agosto de 2015, lo señalado en el oficio 007-CAAHRecope-2015, que consta en el expediente OT-161-2015 y agradecer la valiosa participación de todos en este proceso.

**IV.** Instruir a la Comisión Ad Hoc notificar el oficio donde constan las respuestas a las oposiciones presentadas en la audiencia pública.

…

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

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

**PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE.**

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

1 vez.—Solicitud Nº 42655.—O. C. Nº 8377-2015.—(IN2015074000).