



22 de junio de 2021

DFI-0042-2021

Señor

Alejandro Muñoz Villalobos

Presidente

Estimado señor:

Respuesta oficio MPO-SCM-294-2021

En relación con el acuerdo No. 773-06-2021 dictado por el Concejo Municipal del Cantón de Poás, en su sesión ordinaria No. 058-2021 del 08 de junio del presente año, que señala:

“Extender ante Casa Presidencial, mostrando nuestra más rotunda indignación por las constantes alzas en los precios de los combustibles, asimismo solicitar se revisen los modelos de cálculo de los precios en razón de los incrementos, que tengan justicia tributaria y no sean únicamente para sostener estructuras de gasto obsoletas. La gasolina ha subido este año a ₡178 por litro, el Diésel a ₡181 por litro y regular ₡137 por litro” (lo subrayado no es parte original).

En atención a la consulta planteada por el Consejo Municipal de Poás, debe indicarse lo siguiente:

- 1) **Servicio público.** De acuerdo con el inciso 5.d) de la Ley N° 7593 "Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos" los combustibles son un servicio público regulado por el ente regulador:

“En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son: [...] d) Suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, dentro de los que se incluyen: 1) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados a abastecer la demanda nacional en planteles de distribución y 2) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados al consumidor final. La Autoridad Reguladora deberá fijar las tarifas del transporte que se emplea para el abastecimiento nacional”.

DFI-0042-2021 / p.2

- 2) **Tipos de fijaciones de precios.** En virtud de lo anterior, el precio de venta de los combustibles es fijado por la Autoridad Reguladora, atendiendo las disposiciones del artículo 30, que señala:

“De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones tarifarias serán de carácter ordinario o extraordinario. Serán de carácter ordinario aquellas que contemplen factores de costo e inversión, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del artículo 3, de esta ley. Los prestadores deberán presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario [...] Serán fijaciones extraordinarias aquellas que consideren variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste. La Autoridad Reguladora realizará, de oficio, esas fijaciones”.

- 3) **Metodología de precios.** En el caso de los combustibles, el precio se fija con fundamento en la “Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en planteles de distribución y al consumidor final”, aprobada en la resolución RJD-230-2015. En particular, el precio de los combustibles incluye los componentes indicados en la ecuación 1 de la citada resolución (documento adjunto).

De acuerdo con la metodología, de manera ordinaria se modifican los siguientes factores: a) margen de operación de RECOPE ($K_{i,a}$), b) rendimiento sobre la base tarifaria ($RSBT_{i,a}$) y otros ingresos prorrateados ($OIP_{i,a}$).

Es importante indicar que la última actualización de los factores antes indicados se realizó en agosto de 2019, cuando se aprobó la resolución RE-0048-IE-2019; por tal razón, **los cambios que han experimentado los precios de venta locales, en los últimos meses, no tienen relación con los costos, gastos e inversiones de la empresa.**

El margen de operación de RECOPE ($K_{i,j}$) y el rendimiento sobre la base tarifaria ($RSBT_{i,j}$) se calculan atendiendo el principio de servicio al costo, donde se consideran únicamente los costos, gastos e inversiones necesarias para la prestación del servicio público. El margen RECOPE ($K_{i,a}+RSBT_{i,a}$) se calcula por producto y sus componentes se pueden agrupar como: a) costos por los servicios de importación de combustibles (flete y seguro marítimo. y otros), b) gastos de operación y otros gastos (GOyOG) y c) recursos para inversión (RInv).

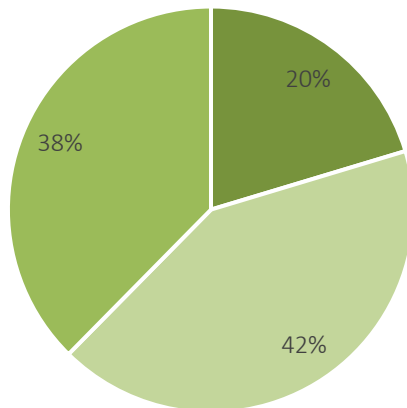
DFI-0042-2021 / p.3

En el gráfico 1 se muestra la composición del margen RECOPE para la gasolina regular y el diésel. El principal componente del margen es el gasto de operación y otros gastos, seguido de los recursos de inversión y los costos por la importación de los combustibles. El margen RECOPE es el cuatro componente en importancia del precio de venta de la gasolina plus 91 y el diésel 50, representa 6,5% y 7% del total, según se observa en la figura 1.

En virtud de lo expuesto y considerando la participación del margen RECOPE, no resulta correcto indicar que la metodología propicie sostener estructuras de gasto obsoletas, cuando la misma toma en consideración las disposiciones de la Ley

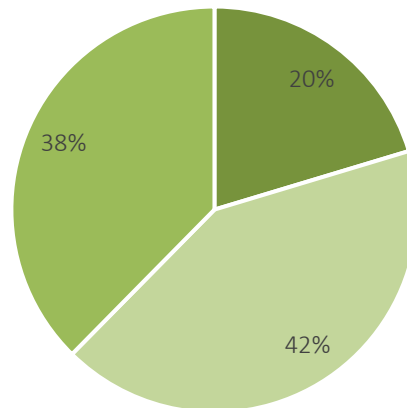
Gráfico 1. Estructura del Margen RECOPE de la gasolina plus91 y el diésel 50

Gráfico 1.a GasolinaPlus91



■ CSImp. ■ GOyOG ■ RInv.

Gráfico 1.b Diésel50



■ CSImp. ■ GOyOG ■ RInv.

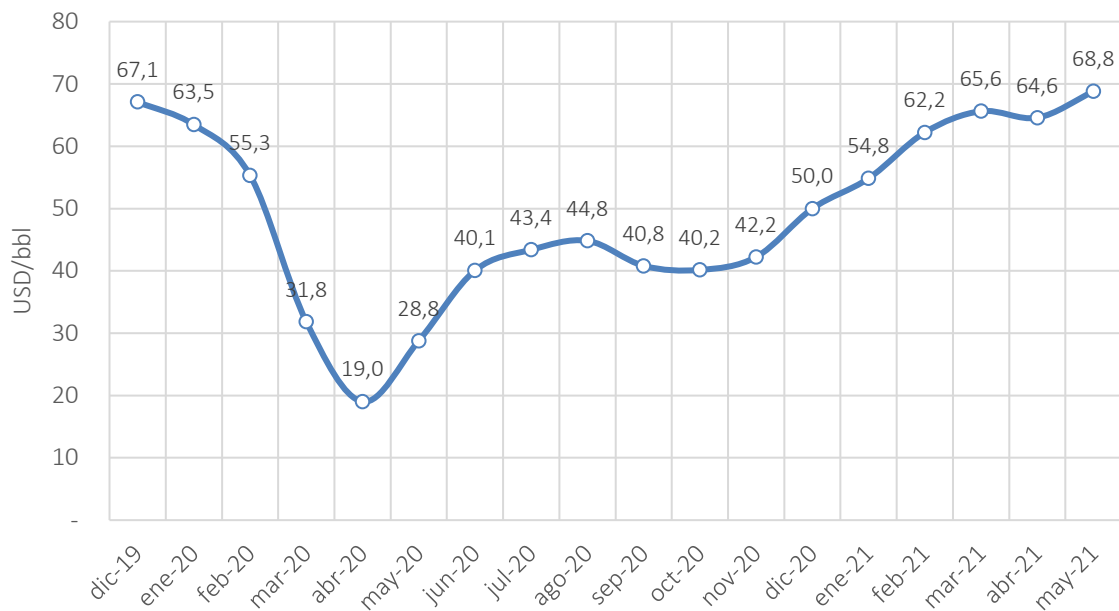
- 4) **Comportamiento de los precios internacionales.** De manera extraordinaria se modifican los siguientes factores: a) precio de referencia internacional, b) el tipo de cambio, c) diferencial de precios, d) subsidios, e) canon de regulación y f) impuesto único. Los factores a) y b) se modifican de manera mensual con base en los resultados del estudio que se elabora el segundo viernes de cada mes. El diferencial de precios se revisa de manera bimestral, el canon de regulación de manera anual y el impuesto único se actualiza trimestralmente.

Los cambios que han experimentado los precios de venta internos en los últimos meses están directamente relacionados con el comportamiento de los precios internacionales y el tipo de cambio.

En el caso de los precios internacionales, éstos han experimentado un crecimiento después del colapso provocado por las medidas implementadas a nivel global para evitar la propagación de la pandemia y la guerra de precios entre Arabia Saudita y Rusia en el mes de marzo de 2020.

Según se observa en el gráfico 2, el precio internacional del crudo promedió USD67/bbl en diciembre de 2019, pero cayó a USD19/bbl en abril de 2020. Dicho comportamiento obedeció a las restricciones a la movilidad, el teletrabajo, cierre de fronteras y de actividades económicas, lo que redujo la producción mundial y consecuentemente la demanda de petróleo, en medio de un contexto de sobreproducción de crudo. Por otro lado, la falta de acuerdo entre Rusia y Arabia Saudita, respecto al recorte de la producción, propició una guerra de precios que agravó la caída del precio internacional.

Gráfico 2. Comportamiento del precio internacional del crudo Brent (dic.2019-mayo2021)



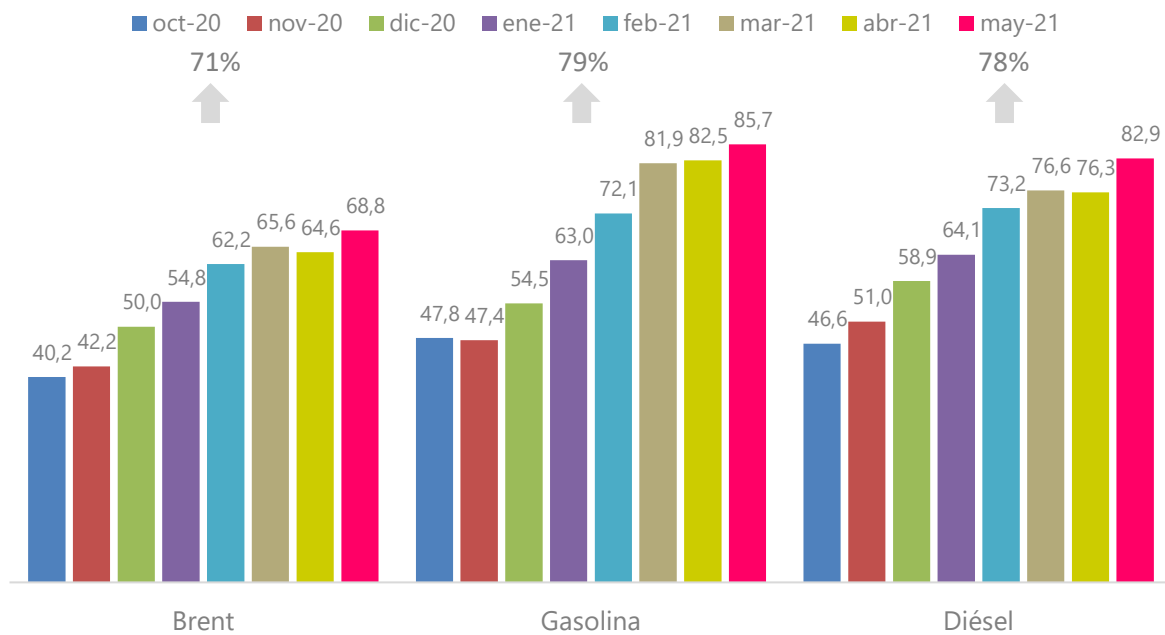
El precio internacional rebotó en mayo de 2020 y empezó una nueva escalada, debido al acuerdo de la OPEP y sus aliados de recortar la producción en 9,7 millones de barriles por día (bpd), equivalente al 10% del consumo mundial en 2019. Al mes de

DFI-0042-2021 / p.5

mayo el precio del crudo Brent había aumentado USD10/bbl y en junio aumentó USD10/bbl adicionales.

No obstante, la mayor escalada de precios se produce a partir de noviembre de 2020, cuando se anuncia la aprobación de las vacunas contra la Covid 19 y el inicio de la vacunación en diferentes países a partir de diciembre, pues esto hacía prever el inicio de la desescalada de los bloqueos a ciertas actividades económicas y una mayor movilidad de las personas. Ver gráfico 3.

Gráfico 3. Precio internacional promedio mensual del crudo, las gasolinas y el diésel (octubre 2020-mayo 2021, USD/bbl)



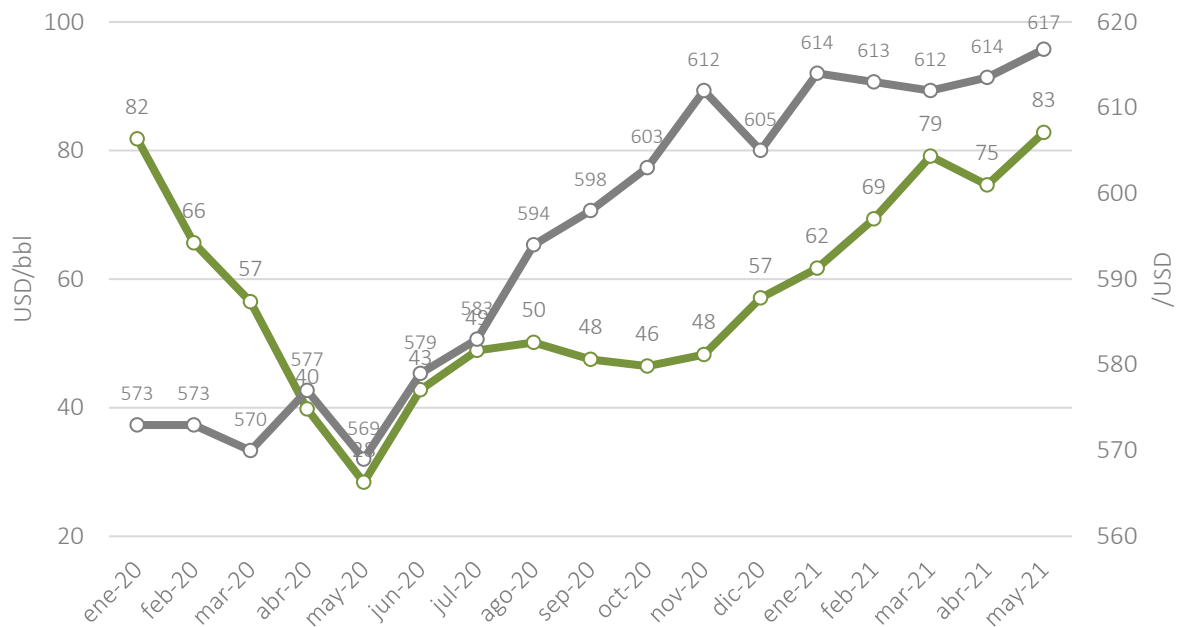
Durante el primer semestre del año 2021 se presentaron otro conjunto de situaciones que reforzaron el aumento del precio internacional de los combustibles, a saber: a) la aprobación de planes de rescate económico por parte de las economías desarrolladas, donde destacaba Estados Unidos con un paquete de USD1,9 billones, b) el clima invernal extremo que afectó al estado de Texas, obligando al cierre o disminución de la operación de refinerías, oleoductos y posos de producción, debido a la interrupción del suministro eléctrico y congelamiento de tubería y c) los ataques a infraestructura petrolera estratégica, como fue el caso de los misiles y drones a la terminal de almacenamiento de crudo para exportación de Arabia Saudita, con capacidad para almacenar 6,5 millones bpd, equivalente a 7%

de la demanda mundial, o el ciberataque al Colonia Pipeline que es un oleoducto con una longitud de 8 850 Km, con capacidad para trasegar 2,5 millones de barriles por día de crudo y combustibles entre el estado de Texas y Nueva York.

Con corte a mayo 2021, el precio del crudo Brent había aumentado en USD28,6/bbl, con respecto al promedio de octubre de 2020, llegando a cotizarse en USD68,8/bbl; por su parte, las gasolinas y el diésel se cotizaron en USD86/bbl y USD83/bbl, respectivamente, experimentando un incremento de 79% con respecto a los precios de octubre.

El comportamiento del tipo de cambio en el mercado local agravó la situación que de estaba experimentando en el precio internacional de los combustibles. El abril de 2020, al inicio de la pandemia, el tipo de cambio era ₡577/USD, pero alcanzó ₡617/USD en mayo de 2021, equivalente a un aumento de 7% en ese periodo. Ver gráficos 5 y 6.

Gráfico 5. Comportamiento del precio de referencia internacional del diésel y del tipo de cambio (enero 2020-mayo 2021)

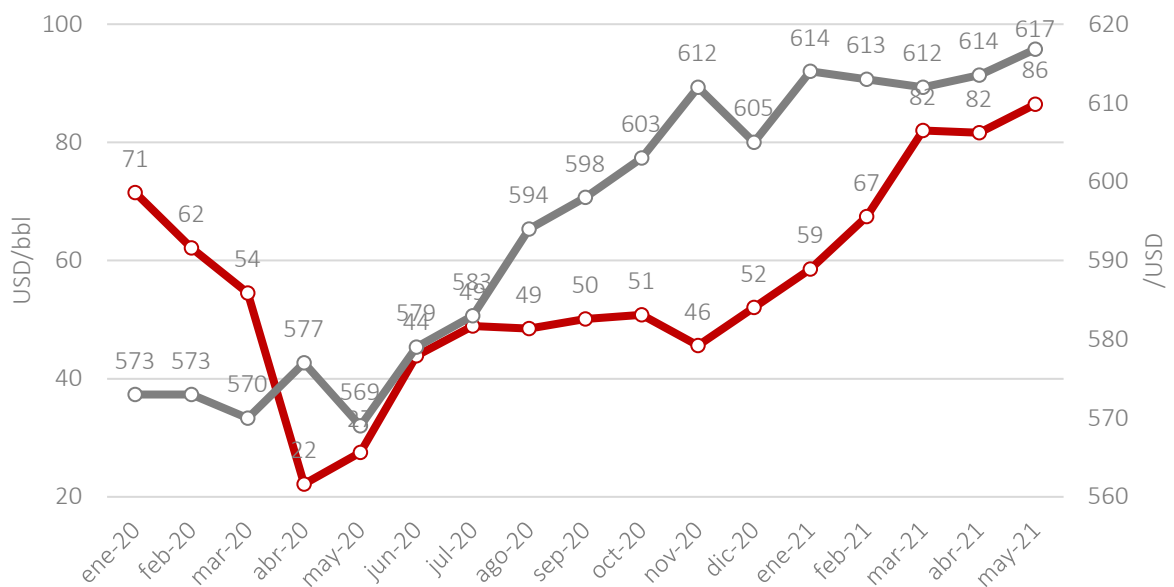


Como resultado del aumento del precio internacional y del tipo de cambio, los precios de venta local han experimentado un importante aumento. En el caso del diésel, el precio de venta en estaciones de servicio fue de ₡358/l en el mes de junio, un valor mínimo de los últimos cinco años; no obstante, el precio aumentó a ₡591/l

DFI-0042-2021 / p.7

un año después; es decir, experimentó un crecimiento de 65%. La situación no ha sido diferente en el caso de la gasolina, dado que para el mismo periodo ha experimentado un aumento de 29%, porcentaje que es menor al del diésel, debido a la aprobación de la Ley N°9840, que congeló los precios de la gasolina por espacio de tres meses, a efectos de financiar el subsidio a los trabajadores que vieron afectada su condición de empleo por la pandemia.

Gráfico 6. Comportamiento del precio de referencia internacional de la gasolina regular y del tipo de cambio (enero 2020-mayo 2021)



Como resultado del aumento del precio internacional y del tipo de cambio, los precios de venta local han experimentado un importante aumento. En el caso del diésel, el precio de venta en estaciones de servicio fue de ₡358/l en el mes de junio, un valor mínimo de los últimos cinco años; no obstante, el precio aumentó a ₡591/l un año después; es decir, experimentó un crecimiento de 65%. La situación no ha sido diferente en el caso de la gasolina, dado que para el mismo periodo ha experimentado un aumento de 29%, porcentaje que es menor al del diésel, debido a la aprobación de la Ley N°9840, que congeló los precios de la gasolina por espacio de tres meses, a efectos de financiar el subsidio a los trabajadores que vieron afectada su condición de empleo por la pandemia.

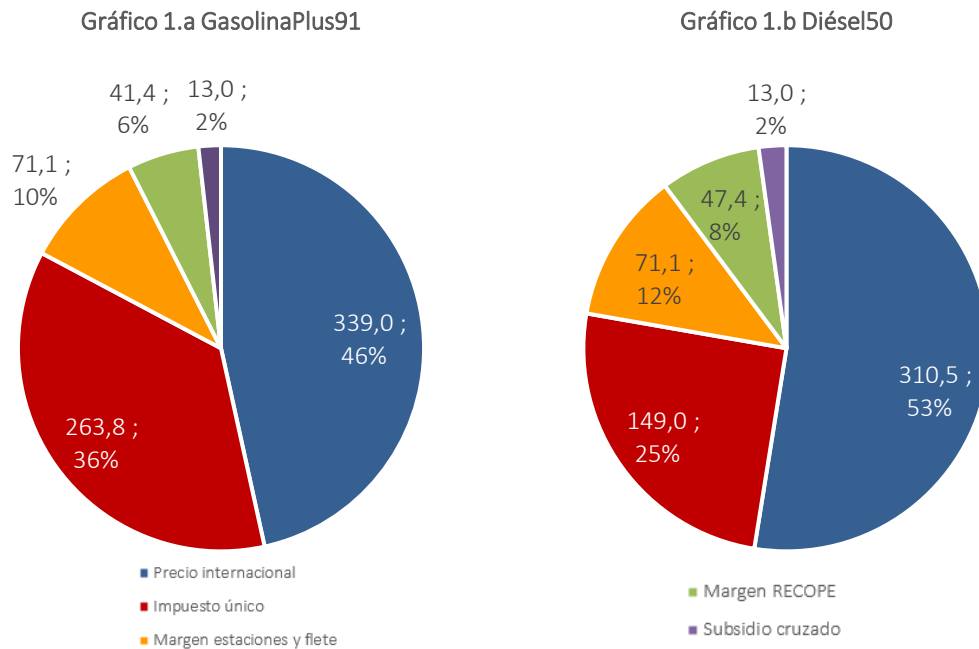
- 5) **Aspectos tributarios.** Uno de los principales componentes que afecta el precio de venta de los combustibles es el impuesto único. Este representa 36% y 25% en el caso de la gasolina y el diésel, respectivamente. Se observa que, en la actualidad, el

DFI-0042-2021 / p.8

impuesto es el segundo componente en importancia; no obstante, hay periodos donde es el primero.

Este impuesto se actualiza trimestralmente, de acuerdo con la variación con el Índice de Precios al Consumidor.

Gráfico 7. Estructura del Margen RECOPE de la gasolina plus91 y el diésel 50



En caso de que el Concejo Municipal de Poás quisiera explorar con mayor detalle el comportamiento de los precios internacionales, se adjuntan los informes del mes de junio publicados por la Energy Agency Administration de los Estados Unidos y de la OPEP.

Atentamente,

REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A.

Luis Carlos Solera Salazar

Director

LSA/GDM

luis.solera@recope.go.cr

22842700 ext. 4739

www.recope.go.cr



DFI-0042-2021 / p.9

CE: Annette Henchoz Castro, Gerente Administración y Finanzas
Freddy Martínez Hidalgo, Jefe Estudios Económicos y Financieros a.i.