

### DOCUMENTOS VARIOS

#### OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

##### CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

N° 13.—San José, a las 8:00 horas del 28 de febrero del dos mil cinco.

Se conoce solicitud de la empresa denominada Condor Flugdienst GMBH para el otorgamiento de Ampliación al Certificado de Explotación para brindar servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo.

##### Resultando:

1°—Que mediante resolución número 20-2002 de las 17:40 horas del día 11 de marzo del 2003 dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 11 de marzo del 2002, se acordó otorgar la renovación del Certificado de Explotación de la empresa Condor Flugdienst GMBH, para brindar servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Frankfurt, Alemania - Tampa, Florida, Estados Unidos - San José, Costa Rica y viceversa, con una vigencia de hasta el 11 de marzo del 2017.

2°—Que mediante resolución número 54-2004 de las 17:30 horas del 26 del mes de agosto de 2004, el Consejo Técnico de Aviación Civil, otorgó a la empresa Condor Flugdienst GMBH, modificación al certificado de explotación para brindar servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Frankfurt, Alemania - Orlando, Florida, Estados Unidos de América - San José, Costa Rica y viceversa, ejerciendo derechos de tráficos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire desde el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, vigente hasta el 3 de noviembre del 2004.

3°—Que mediante escrito de fecha 8 de julio del 2004, el señor Dieter Marzen Lohse, en calidad de apoderado generalísimo de la empresa Condor Flugdienst GMBH, presenta ante la Secretaría del Consejo Técnico, solicitud de ampliación al Certificado de Explotación otorgado a su representada, para operar una frecuencia más, o sea dos frecuencias en la ruta Frankfurt, Alemania - Orlando, Florida, - San José, Costa Rica y VV, explotando derechos de quinta libertad.

4°—Que mediante oficio AIR-226/04 Jef de fecha 20 de julio del 2004, suscrito por el Ing. Luis González Arroyo, Jefe de Aeronavegabilidad a. í. y Cap. Alvaro Vargas Segura, del Departamento de Operaciones Aeronáuticas, manifiestan que:

“En vista de que la empresa Condor Flugdienst GMBH cumplió con lo establecido en el RAC 119.70, a fin de operar como transportista extranjero, permítame comunicarle que los Departamentos de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas de esta Dirección General de Aviación Civil no tienen objeción técnica a fin de que esta Línea Aérea se le autorice un nuevo vuelo...”.

5°—Que mediante oficio 040561 de fecha 30 de setiembre del 2004, la Unidad de Transporte Aéreo rinde informe en relación con la solicitud de la petente, recomienda lo siguiente: “(...) continuar con la gestión presentada para ampliar el certificado de explotación y una vez que los aspectos técnicos y jurídicos de la petición sean satisfechos...”.

6°—Que mediante artículo décimo noveno de la sesión ordinaria 81-2004 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 9 de diciembre del 2004, se acordó:

“(...) De conformidad con la recomendación y criterios de la Asesoría Legal emitido mediante oficio 000676, y de la Dirección General mediante oficio 044041:

I. Se otorga a la empresa denominada Condor Flugdienst GMBH un primer permiso provisional de explotación dentro de la solicitud de ampliación al certificado de explotación para brindar servicios aéreos de transporte público internacional de pasajeros, carga y correo, operando dos frecuencias en la ruta Frankfurt, Alemania, Orlando, Florida, San José, Costa Rica y VV, ejerciendo derechos de tráficos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire.

El permiso provisional no dará derecho al otorgamiento de exoneración o franquicia alguna por parte del Poder Ejecutivo.

II. Se eleva a Audiencia Pública la solicitud de la petente”.

7°—Que la audiencia pública se celebró el 11 de febrero del 2005 a las 10:30 a.m., sin presentarse oposiciones.

8°—Que en el dictado de esta resolución se han observado las normas y el procedimiento de ley.

##### Considerando:

**Sobre los Hechos:** Que para efectos del dictado de esta resolución se tienen por ciertos los resultandos anteriores por constar así en el expediente administrativo que al efecto lleva la Asesoría Legal de la Dirección General de Aviación Civil.

##### Sobre el Fondo del Asunto:

I. Dentro de los elementos constitutivos de la soberanía de nuestro Estado, se estableció la competencia sobre el espacio aéreo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6° de la Constitución Política. En este sentido la Sala Constitucional en su voto N° 46-92 de las 11:20 horas del 13 de marzo de 1992 en lo que interesa señaló:

I. *Dentro de los elementos constitutivos de la soberanía de nuestro Estado, el constituyente incluyó la competencia “completa y exclusiva sobre el espacio aéreo de su territorio”. (Artículo 6° de la Constitución, artículos 1° y 17 de la Ley General de Aviación Civil, N° 5150 de 14 de diciembre de 1973, lo que significa que todo lo relacionado con la regulación de esa materia en Costa Rica es de la máxima relevancia constitucional, por tratarse, como se dijo, de la explotación o uso de un elemento de la soberanía. Al Poder Ejecutivo le corresponde controlar este aspecto de la soberanía mediante la facultad conferida por el artículo 140.17 de “expedir patentes de navegación”, por supuesto conforme a la Ley.*

II. *La regulación de la aviación civil la ejerce, como se dijo, el Poder Ejecutivo “...actuando por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil...”, según lo establece el artículo 2° de la Ley...”.*

La Ley General de Aviación Civil, Ley N° 5150 y sus reformas establece en su artículo 1° que el Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio y en sus aguas territoriales y plataforma continental e insular, de acuerdo a los principios del Derecho Internacional y con los tratados vigentes.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Ley N° 877 prescribe que los Estados contratantes reconocen que todo Estado es soberano sobre su espacio aéreo, en forma exclusiva y plena. De igual forma, el artículo sexto indica: “Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial o autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización”.

En este mismo sentido el artículo 4° de la Ley N° 5150 y sus reformas señala:

“Artículo 4°—La Aviación Civil se rige por la presente ley, sus reglamentos y por los tratados y convenios internacionales vigentes en el país”.

Al respecto el artículo 143 de la Ley General de Aviación Civil dice:

“Artículo 143.—Para explotar cualquier servicio aéreo, se requiere un certificado de explotación que otorgará el Consejo de Aviación Civil y será aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales.

En forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramitará el otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual se demostrará la idoneidad técnica para prestar el servicio”.

Los artículos 149 y 172 de la Ley de cita señala en cuanto la sujeción de los certificados de explotación al ordenamiento jurídico lo siguiente:

“Artículo 149.—Los certificados que se expidan para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo además de ajustarse a las prescripciones de esta ley, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios sobre aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica...”.

Artículo 172.—Los certificados que el Consejo Técnico de Aviación Civil extienda para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley sus reglamentos se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios que sobre Aviación Civil hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica...”.

La concesión del servicio aéreo internacional implica el acceso a los mercados. El derecho de acceso básico a los mercados es un derecho sujeto a condiciones otorgado por un Estado a otro, denominación que se le da en el Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, Organización de Aviación Civil, Primera Edición 1996, en su página 4.1-2 al efecto indica:

“Un derecho de acceso básico a los mercados es el derecho o privilegio limitado o sujeto a condiciones (que suele recogerse en un acuerdo internacional) otorgado por un Estado a otro para uso de las líneas aéreas designadas de este último; este derecho puede consistir en los siguientes elementos convenidos: especificaciones geográficas sobre las rutas por las que puede explotarse el servicio aéreo; especificaciones concretas sobre la designación de transportistas aéreos (...).”

El acceso a los mercados se otorga a cambio de la reciprocidad respectiva, en este sentido los días 13 y 14 de octubre del 2004, se celebró en San José, Costa Rica; una Ronda de Negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas Costarricenses y Alemanas, como resultado de dicha reunión, se suscribió una “Acta Final de 14 de octubre del 2004”, en la cual se acordó:

1. **Cambios en el Texto de Proyecto de Acuerdo.** La Delegación Alemana informó acerca de los cambios que se han suscitado como resultado de las nuevas regulaciones dictada por la Comunidad Europea y que se relacionan con los siguientes temas: designación y revocación de aerolíneas, seguridad operacional, seguridad de la aviación, tarifas, control de documentos de viaje y personas no autorizadas a la entrada, homologación de certificados y licencias. Las modificaciones propuestas por la Parte Alemana, fueron incluidas en el Proyecto de Acuerdo, que figura como Anexo 2. La Parte Costarricense señaló que efectuará una revisión de las mismas, comprometiéndose a remitir las observaciones pertinentes de previo a la firma definitiva del mismo.

2. **Cuadro de Rutas:** La Parte Alemana explicó el interés de la Compañía Condor Flugdienst GMBH de ampliar sus operaciones hacia Costa Rica, en vista del incremento de tráfico que se ha producido en el mercado alemán, para lo cual solicitaron abrir los servicios entre los dos países a una frecuencia de cuatro vuelos semanales, con plenos derechos de tráfico incluida la quinta libertad irrestricta.

En virtud de lo anterior, ambas Partes estuvieron de acuerdo en modificar el Cuadro de Rutas que figura en el Memorando de Entendimiento firmado el 23 de octubre de 1996; por lo que se adjunta a la presente Acta como Anexo 3.

3. **Código compartido.** Ambas Partes consideraron la importancia de promover servicios mediante la figura de código compartido. La Parte Costarricense informó acerca de las políticas que se aplican sobre este tema, dando seguimiento a los lineamientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para lo cual estuvieron de acuerdo en aprobar la cláusula que figura como Anexo 4.

La Parte Alemana en el acto dejó constancia de la designación de la Compañía Lufthansa, para la operación de servicios en código compartido. Asimismo, se comprometió a interponer sus mejores oficios para apoyar las gestiones de los acuerdos de código compartido del operador costarricense en Alemania.

4. **Cooperación en la Aviación Civil:** La Parte Costarricense solicitó a la Parte Alemana, cooperación técnica en virtud de la necesidad de capacitación del personal de la Dirección General de Aviación Civil, a lo cual la Parte Alemana se comprometió a presentar las peticiones de la Parte Costarricense a las Autoridades correspondientes.
5. **Continuación de las negociaciones:** Ambas delegaciones estuvieron de acuerdo en volver a reunirse lo más pronto posible en el primer semestre del año 2005.

Todas las disposiciones establecidas en instrumentos anteriores que contradigan las presentes, quedan derogadas.

Ambas delegaciones acordaron la entrada en función de operaciones el día de la firma de la presente acta y la entrada en vigor formal después de haberse recibido una nota de la parte alemana notificando su aceptación

Firmado en San José, Costa Rica; 14 de octubre de 2004, en dos textos uno en idioma español y otro en alemán, ambos de igual valor...”

De lo anterior se deduce que la concesión que otorga el Estado a los explotadores aéreos deberá sujetarse al ordenamiento jurídico, es decir, al bloque de legalidad constituido tanto por las normas escritas como no escritas (artículo 6° de la Ley General de la Administración Pública) entre ellos tenemos los tratados internacionales, que según lo dispuesto por nuestra propia Constitución Política tiene un rango superior a la Ley.

La explotación de los servicios aeronáuticos la otorga el Estado Costarricense por medio de un certificado de explotación y un certificado de operador aéreo (extranjero), concesiones que se otorga una vez que se cumplan con las formalidades de la ley y sus reglamentos.

La Sala Constitucional ha sido conteste en reconocer la potestad que tiene el Consejo Técnico de Aviación Civil de otorgar, prorrogar, suspender, revocar, modificar o cancelar un certificado de explotación, al respecto en resolución número 3513-98 de las 10:06 horas del 29 de mayo de 1998 (ver en este mismo sentido la resolución número 746-92 de las 11:20 horas del 13 de marzo de 1992) señaló:

“Según dispone el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación,

modificación o cancelación de certificados de explotación en esta materia, de modo que no cabe la menor duda a esta Sala que la autoridad recurrida era y es la competente para dictar el acto de revocatoria aquí cuestionado...”

El artículo 154 de la Ley General de Aviación Civil señala:

“Artículo 154.—Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, rutas, aeropuertos, aeródromos, facilidades o servicios auxiliares de navegación. Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación de servicios públicos, en las condiciones que establece esta ley. (El resaltado no es del texto original).

José María Boquera Oliver en su obra “Derecho Administrativo”, 1986, señala que toda organización administrativa proporciona a los administrados el medio de satisfacer una finalidad que considera pública.

Lo anterior se logra por medio de la concesión de un certificado de explotación y un certificado de operador aéreo (extranjero) de un servicio público, como lo es en este caso el servicio de aéreos de transporte público internacional de pasajeros, carga y correo.

El Anexo 6 denominado “Operaciones de Aeronaves, Parte I, Transporte Aéreo Comercial Internacional Aviones” en su párrafo 4.2 indica:

“Ningún explotador realizará operaciones de transporte aéreo comercial a menos que sea titular de un certificado de explotador de servicios aéreos, o de un documento equivalente, expedido por el Estado del explotador...”

En este sentido el RAC 119 en su Capítulo III denominado “Otorgamiento de una Autorización de Operación para Transportista Extranjeros, Sección 119.70 establece:

“La autorización de operación para transportista extranjeros se emitirá con fundamento en los Convenios Internacionales suscritos, así como de conformidad con las disposiciones del artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La Dirección General de Aviación Civil, emitirá un certificado de operador aéreo (COA) que compruebe la capacidad técnica para la prestación del servicio y la continuidad vigilancia del Estado (...).”

Por lo tanto, nadie puede prestar servicios aeronáuticos sin contar con un COA, siendo un requisito sine qua non, de previo al inicio de las operaciones.

El Decreto N° 3326-T denominado “Reglamento para el Otorgamiento de Certificados de Explotación” en su artículo 1° indica que para la prestación de cualquier servicio aéreo será necesario el respectivo certificado de explotación, debidamente otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de acuerdo con la Ley N° 5150 y sus reglamentos.

El Estado costarricense por medio de la concesión otorgada a través del certificado de explotación y del certificado operativo se garantiza que la operación que se realiza cumpla con los estándares de seguridad y calidad operacional requeridos tanto por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Ley N° 877) y sus Anexos, así como los requisitos establecidos en la Ley General de Aviación y sus reglamentos respectivos.

II.—Que realizado el procedimiento para el otorgamiento de la ampliación y modificación de su certificado de explotación previsto en la Ley General de Aviación Civil N° 5150 y sus reformas, el Reglamento para el Otorgamiento de certificados de Explotación, Decreto N° 3326-T publicado en el Alcance 171 de La Gaceta N° 221 del 23 de noviembre de 1973, se determinó que la solicitud de la empresa Condor Flugdienst GMBH, reúne todos los requisitos técnicos y legales necesarios para su otorgamiento.

III.—Que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en su artículo 37 establece que cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativas a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. Dicha obligación quedó plasmada en los artículos 10, 18, 143 y 144 de la Ley General de Aviación Civil al establecer que para brindar servicios de transporte aéreo se requiere de un certificado de explotación y un certificado de operador aéreo extranjero.

IV.—Que mediante oficio número AIR-226/04 Jef de fecha 20 de julio del 2004, suscrito por el Ing. Luis González Arroyo, Jefe de Aeronavegabilidad a. í. y Cap. Alvaro Vargas Segura, de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas en relación con la solicitud de ampliación de certificado de explotación de la petente, emite criterio técnico, que indica:

“En vista de que la empresa Condor Flugdienst GMBH cumplió con lo establecido en el RAC 119.70, a fin de operar como transportista extranjero, permítame comunicarle que los Departamentos de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas de esta Dirección General de Aviación Civil no tienen objeción técnica a fin de que a esta Línea Aérea se le autorice un nuevo vuelo...”

En este sentido, debemos analizar lo dispuesto por el artículo 144 de la Ley General de Aviación Civil (Ley N° 5150 y sus reformas) párrafo quinto en cuanto al plazo y condiciones en que se extiende un certificado de explotación, en lo que interesa reza así:

“...El certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación...”.

Por lo que, de conformidad con lo prescrito por el artículo 144 de la Ley de cita el certificado de explotación de la empresa, Condor Flugdienst GMBH quedará sujeta a las habilitaciones de operación de su certificado de operador aéreo extranjero.

V.—Que no se presentaron oposiciones a la audiencia pública convocada dentro de la gestión de la empresa. Con fundamento en los hechos descritos y citas de ley, **Por tanto:**

**EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL, RESUELVE:**

Se otorgue a la empresa denominada Condor Flugdienst GMBH la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios aéreos de transporte público internacional regular de pasajeros, carga y correo, operando dos frecuencias en la ruta Frankfurt, Alemania, Orlando, Florida, -San José, Costa Rica.

La empresa denominada Condor Flugdienst GMBH quedará sujeta a su certificado de operador aéreo (extranjero).

La empresa deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación. Será aplicable a cualquier servicio relacionado con la seguridad de vuelo; su validez y eficacia dependerán del resultado de las inspecciones técnicas anuales y el cumplimiento de las especificaciones de operación contenidas en los manuales aprobados y la reglamentación técnica aplicable.

Los operadores o explotadores se someterán a un proceso permanente de supervisión y certificación técnica, con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

**Servicios a brindar:**

Servicios aéreos de transporte público internacional regular de pasajeros, carga y correo.

**Vigencia:**

La vigencia de la ampliación será hasta el 11 de marzo del 2017, fecha en que vence el Certificado de explotación otorgado a la petente mediante resolución número 20-2002 de las 17:40 horas del día 11 de marzo del 2003 dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 11 de marzo del 2002.

**Cumplimiento de las leyes:**

La concesionaria se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de OACI y demás Convenios Internacionales de Aviación Civil aplicables, la Ley General de Aviación Civil número 5150 de 14 de mayo de 1973 y sus reformas, reglamentos, así como otras leyes conexas y específicamente las contenidas en la declaración de cumplimiento.

**Otras obligaciones:**

La concesionaria se obliga a cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas.

La concesionaria deberá rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a tres meses de operaciones en el término de 15 días hábiles siguientes al otorgamiento de esta certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por el Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el Decreto Ejecutivo N° 23008-MOPT, publicado en *La Gaceta* N° 54 del 17 de marzo de 1994.

Asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. La concesionaria deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros que garanticen los daños y perjuicios a la carga y a las personas o bienes de terceros en la superficie.

Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

Notifíquese, publíquese e inscribábase en el Registro Aeronáutico.

Aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo séptimo de la sesión ordinaria N° 17-2005, celebrada el veintiocho de febrero del dos mil cinco. Se firman cuatro tantos del presente documento.

Consejo Técnico de Aviación Civil.—Roberto Arguedas Pérez, Presidente.—Aprobado: Randall Quirós Bustamante, Ministro de Obras Públicas y Transportes.—1 vez.—(Solicitud N° 43619).—C-133020.—(36704).

**INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS**

**AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

Resolución RRG-4615.—San José, a las ocho horas del diecisiete de mayo de dos mil cinco.

Solicitud de ajuste extraordinario, por aplicación de fórmula automática, de los precios de los combustibles que expende la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A. Expediente ET-060-2005.

**Resultando:**

I.—Que por Oficio GAF-785-2005, del 13 de mayo del 2005, recibido en la Autoridad Reguladora el 16 del mismo mes (folios 02 y 03), la Refinadora Costarricense de Petróleo S. A. (RECOPE), representada por el Lic. Douglas León Campos, en su carácter de Gerente de Administración y Finanzas de esa empresa, según certificación que consta en los archivos de la Autoridad Reguladora; solicitó que se disminuya en 9,366% el precio de los combustibles que expende RECOPE en sus planteles. Los fundamentos de esa petición constan agregados a los autos.

II.—Que la fórmula de ajuste automático de los precios de los combustibles que expende RECOPE, fue establecida en la resolución RRG-129-97 de 9:30 horas del 23 de julio de 1997, publicada en *La Gaceta* N° 151, de 7 de agosto de 1997.

III.—Que con respecto a los impuestos a los combustibles, se aplica lo que dispone la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, Ley N° 8114, de 4 de julio de 2001, publicada en el Alcance N° 53 a *La Gaceta* N° 131 del 9 de julio de 2001 y el Decreto Ejecutivo N° 32321 del 4 de abril de 2005, publicado en *La Gaceta* N° 82 del 29 de abril de 2005.

IV.—Que de conformidad con lo establecido en los artículos 30 y 36 de la Ley N° 7593, las fijaciones extraordinarias no requieren del trámite de audiencia pública.

V.—Que según lo dispuesto en la resolución RRG-2774-2002, de las 8:00 horas del 26 de setiembre de 2002, se deben fijar los precios de los combustibles que consume la Flota Pesquera Nacional, conforme se modifiquen los precios plantel de los combustibles que expende RECOPE, sin el impuesto único.

VI.—Que para los efectos de esta fijación de precio debe quedar claro que el artículo 45 de la Ley N° 7384 está vigente, tal como lo indicó el dictamen C-111-2003 del 23 de abril de 2003, de la Procuraduría General de la República.

VII.—Que el plazo con que cuenta la Autoridad Reguladora para resolver la petición que aquí se resuelve, está señalado en el artículo 43 del Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, del 16 de agosto de 2001, que es el Reglamento a la Ley N° 7593, según el cual, la resolución final deberá dictarse dentro de los quince días hábiles después de iniciado el trámite.

VIII.—Que la solicitud de RECOPE fue analizada por la Dirección de Energía y Concesión de Obra Pública, de la Autoridad Reguladora, produciéndose el Oficio 288-DEN-2004/3573, del 16 de mayo de 2005, que corre agregado al expediente.

IX.—Que en los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

**Considerando:**

I.—Que del Oficio 288-DEN-2004/3573 arriba citado, que sirve de sustento a esta resolución, conviene extraer lo siguiente:

1. Se comprobó la utilización, por parte de RECOPE, de los parámetros de las últimas fijaciones, ordinaria y extraordinaria, de precios, publicadas en *La Gaceta* N° 60, del 26 de marzo de 2003 y en *La Gaceta* N° 82, del 29 de abril de 2005, respectivamente; encontrándose que el resultado del ajuste en los precios plantel sin impuestos, obtenido por RECOPE, corresponde a la fecha de corte del 13 de mayo de 2005, correspondiente al periodo de cálculo comprendido del 29 de abril al 13 de mayo; determina que debe hacerse una rebaja de 9,366% sobre los precios plantel, sin impuesto único, de los combustibles que expende RECOPE.
2. El ajuste de 9,366% se aplica sobre los precios plantel vigentes, sin impuesto único, fijados en la resolución RRG-4537-2005 de las 15:10 horas del 19 de abril de 2005, publicada en *La Gaceta* N° 82, del 29 de abril de 2005.
3. El monto único del impuesto que debe aplicarse a la estructura del precio de los combustibles, es el señalado en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, Ley N° 8114, de 4 de julio de 2001 y el Decreto Ejecutivo N° 32321-H, publicado en *La Gaceta* N° 82 del 29 de abril de 2005, según la siguiente tabla:

**IMPUESTO ÚNICO A APLICAR POR TIPO DE COMBUSTIBLE (EN COLONES POR LITRO)**

Producto	Impuesto único
Gasolina súper	129,00
Gasolina regular	123,50
Diesel	72,75
Keroseno	35,50
Bunker	12,50
Asfalto	24,75
Diesel pesado (Gasóleo)	23,50
Emulsión asfáltica	18,50
L.P.G.	24,75
Av-Gas	123,50

Producto	Impuesto único
Jet A-1 general	74,00
Nafta liviana	17,25
Nafta pesada	17,25

4. La rebaja de 9,366% en el precio plantel, sin impuestos, de los combustibles que expende RECOPE; produce una disminución al consumidor final en estaciones de servicio, de 5,90% para la gasolina súper; 5,93% para la gasolina regular; 6,23% para el diesel y, 7,58% para el kerosene. Como promedio, la rebaja relativa por litro para los cuatro combustibles que se distribuyen en estaciones de servicio, es de 6,51% (¢23,25/litro), excluidos los combustibles para aviación.

5. Para los distribuidores de combustible sin punto fijo, se publica el precio al que deben vender a sus clientes, según el margen de comercialización definido por la Autoridad Reguladora y que consiste en el precio plantel de RECOPE resultante de la aplicación del ajuste automático, sin impuestos, más el impuesto único por tipo de combustible y un margen de comercialización de ¢3,746 por litro.

6. El ajuste al consumidor final en los precios de todos los productos que expende RECOPE en plantel; se debe a la variación en los precios internacionales de los hidrocarburos, a las variaciones en el tipo de cambio del colón con respecto al dólar de los Estados Unidos de América; que afectan de manera directa los costos de importación que paga RECOPE.

7. Debido a la disminución en el precio plantel con impuesto único del gas licuado de petróleo (L.P.G., por sus siglas en idioma inglés), se debe rebajar en 6,46267% el precio del envasador-distribuidor y, por ende, el del consumidor final de ese producto.

8. Deben establecerse los nuevos parámetros para la futura aplicación de la fórmula de ajuste de precios.

9. Deben fijarse tarifas para combustibles que vende RECOPE en sus planteles; para los que venden al consumidor final en estaciones de servicio; el que consume la Flota Pesquera Nacional no Deportiva; para las estaciones sin punto fijo de venta que venden al consumidor final y; para el gas licuado del petróleo (L.P.G.) en su cadena de distribución.

II.—Que de conformidad con los resultandos y el considerando que preceden y, de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es establecer los nuevos parámetros para la futura aplicación de la fórmula de ajuste de precios y, rebajar en 9,366% el precio de los combustibles sin impuesto único, que expende la Refinadora Costarricense de Petróleo S. A., en sus planteles, como se dispone. **Por tanto:**

Con fundamento en las facultades conferidas en los artículos 5°, inciso d), 57, incisos c) y g) de la Ley N° 7593, 41 del Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la Ley N° 7593, la Ley N° 6588 y su reglamento y, la Ley General de la Administración Pública,

LA REGULADORA GENERAL, RESUELVE:

I.—Establecer los nuevos parámetros para la futura aplicación de la fórmula de ajuste de precios, según se detalla a continuación:

Precio Cóctel estimado PE-FOB en 51,179 US\$/BBL.

Tipo de cambio estimado TCE en ¢473,28/US\$.

Proporción del gasto total correspondiente al gasto por importación de productos (materia prima) "P" del 90,65%.

II.—Fijar los precios de los combustibles al nivel de plantel, de acuerdo con el detalle siguiente:

PRECIOS PLANTEL RECOPE  
(COLONES POR LITRO)

Productos	Precio Plantel sin impuesto	Precio Plantel con impuesto único
	Precio con ajuste	Precio con ajuste
Gasolina súper (1)	244,384	373,384
Gasolina regular (1)	232,097	355,597
Diesel (1)	187,597	260,347
Kerosene (1)	244,114	279,614
Búnker (2)	117,626	130,126
Asfaltos AC-20, AC-30 y PG-70 (2)	160,604	185,354
Diesel pesado (2)	159,962	183,462
Emulsión (2)	141,051	159,551
L.P.G.	163,474	188,224
Av-Gas (1)	298,819	422,319
Jet A-1 general (1)	184,533	258,533
Nafta liviana (1)	255,230	272,480
Nafta pesada (1)	250,361	267,611

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, considere la fórmula establecida en resolución RRG-4193-2004, publicada en *La Gaceta* N° 250, del 22 de diciembre de 2004.

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, considere la fórmula establecida en resolución RRG-3786-2004, publicada en *La Gaceta* N° 155, del 10 de agosto de 2004.

III.—Fijar los precios de los combustibles que se venden al consumidor final en estaciones de servicio, de acuerdo con el detalle siguiente:

PRECIOS CONSUMIDOR FINAL EN ESTACIONES DE SERVICIO  
(COLONES POR LITRO)

Productos	Precio Plantel sin impuesto	Precio Plantel con impuesto
	Precio con ajuste	Precio con ajuste
Gasolina súper (1)	244,384	399,00
Gasolina regular (1)	232,097	381,00
Diesel (1)	187,597	286,00
Kerosene (1)	244,114	305,00
Av-Gas (2)	298,819	434,00
Jet A-1 general (2)	184,533	270,00

(1) El precio final contempla un margen de comercialización total promedio (con transporte incluido) de ¢25,581/litro para estaciones de servicio.

(2) El precio final en las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio (con transporte incluido) de ¢11,632/litro.

IV.—Fijar el precio de los combustibles que la Refinadora Costarricense de Petróleo S. A., le vende a la Flota Pesquera Nacional no Deportiva, de acuerdo con el detalle siguiente:

PRECIOS A FLOTA PESQUERA NACIONAL EN PLANTEL RECOPE  
(COLONES POR LITRO)

Producto	Precio Plantel sin impuesto
Gasolina regular	232,097
Diesel	187,597

Precio a Flota Pesquera Nacional no Deportiva, según resolución RRG-2774-2002, del 26 de setiembre de 2002 y artículo 45 de Ley N° 7384.

V.—Fijar los precios de los combustibles que venden al consumidor final, los distribuidores de combustibles sin punto fijo de venta, de acuerdo con el detalle siguiente:

PRECIOS DEL DISTRIBUIDOR DE COMBUSTIBLES  
SIN PUNTO FIJO AL CONSUMIDOR FINAL  
(COLONES POR LITRO)

Productos	Precio Plantel sin impuesto	Precio Plantel con impuesto
	Precio con ajuste	Precio con ajuste
Gasolina súper (1)	244,384	377,130
Gasolina Regular (1)	232,097	359,343
Diesel (1)	187,597	264,093
Kerosene (1)	244,114	283,360
Búnker (1)	117,626	133,872
Asfaltos AC-20, AC-30 y PG-70 (1)	160,604	189,100
Diesel pesado (1)	159,962	187,208
Emulsión (1)	141,051	163,297
L.P.G. (1)	163,474	191,970
Av-Gas (1)	298,819	426,065
Jet A-1 general (1)	184,533	262,279
Nafta liviana (1)	255,230	276,226
Nafta pesada (1)	250,361	271,357

(1) Incluye un margen total de ¢3,746 colones por litro.

VI.—Fijar los precios del gas licuado de petróleo en la cadena de comercialización hasta el consumidor final de acuerdo con el detalle siguiente:

PRECIO DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO POR TIPO  
DE ENVASE Y POR CADENA DE DISTRIBUCIÓN  
EN COLONES POR LITRO Y CILINDRO (1)  
(INCLUYE IMPUESTO ÚNICO)

Tipos de envase	Precio a facturar por el envasador	Precio a facturar por distribuidor y agencias	Precio a facturar por detallistas
Tanques fijos (por litro)	219,645	(*)	(*)
Cilindro de 8,598 litros	1 889,00	2 172,00	2 498,00
Cilindro de 17,195 litros	3 777,00	4 343,00	4 995,00
Cilindro de 21,495 litros	4 721,00	5 429,00	6 244,00
Cilindro de 34,392 litros	7 554,00	8 687,00	9 990,00
Cilindro de 85,981 litros	18 885,00	21 718,00	24 976,00

(\*) No se comercializa en esos puntos de ventas.

(1) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001, publicada en *La Gaceta* N° 65, del 2 de abril de 2001.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra la anterior resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y, el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante la Reguladora General; a quien corresponde resolverlo; el de apelación y revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

El recurso de revocatoria y el de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación; el de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3°, inciso c) de la Ley N° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias; la Refinadora Costarricense de Petróleo S. A., aplicará los precios el día siguiente a la publicación en *La Gaceta*, de la presente resolución.

Publíquese y notifíquese.—Lic. Aracelly Pacheco Salazar, Reguladora General.—1 vez.—(N° 414-DAF-2005).—C-116990.—(37829).