



Diario Oficial

LA GACETA

Costa Rica

145 años

JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
Firmado digitalmente por JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
Fecha: 2023.03.08 16:43:35 -06'00'



Imprenta Nacional
Costa Rica

ALCANCE N° 38 A LA GACETA N° 44

Año CXLV

San José, Costa Rica, jueves 9 de marzo del 2023

180 páginas

**PODER EJECUTIVO
DECRETOS**

**REGLAMENTOS
MUNICIPALIDADES**

**INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

**RÉGIMEN MUNICIPAL
MUNICIPALIDAD DE GOICOECHEA**

INTENDENCIA DE ENERGÍA

RE-0021-IE-2023

SAN JOSÉ, A LAS 11:54 HORAS DEL 6 DE MARZO DE 2023

FIJACIÓN DE OFICIO DE LA TARIFA PROMOCIONAL PARA EL SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA ASOCIADO Y DEDICADO A LOS CENTROS DE RECARGA EN PLANTEL PARA AUTOBUSES ELÉCTRICOS.

ET-114-2022

RESULTANDO:

- I. Que el 27 de julio de 2015, la Junta Directiva de la Aresep aprobó la *“Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”*, mediante la resolución RJD-139-2015, la cual fue publicada en el Alcance Digital No. 63 a La Gaceta No. 154 del 10 de agosto de 2015.
- II. Que el 6 de febrero de 2018 entró en vigor la Ley 9518 de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, publicada en el Alcance Digital No. 26 a La Gaceta No. 22.
- III. Que el 20 de febrero de 2019, se promulga el Decreto Ejecutivo No. 41561-MP-MINAE sobre Declaratoria de Interés Público y Nacional del *“Plan de Descarbonización Compromiso del Gobierno del Bicentenario”*, publicado en el Alcance Digital No. 40 a La Gaceta No. 36.
- IV. Que el 29 de agosto de 2019 se publica el Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030 en el Alcance Digital No. 192 a La Gaceta No. 162. Este plan fue modificado posteriormente según consta en la versión del 20 de febrero de 2020, disponible en la página de la Secretaría de Planificación del Subsector Energía (SEPSE)¹, en el cual se incluyó la acción 3.1.2.2 relacionada con el establecimiento de alianzas entre las distribuidoras de electricidad y los operadores de autobús para la construcción de la infraestructura de recarga y la acción 3.1.9.1 correspondiente a la determinación de la tarifa eléctrica monómica promocional para la recarga de los autobuses en plantel.

¹ Disponible en <https://sepse.go.cr/documentos/PlanTranspElect.pdf>

- V.** Que el 5 de noviembre de 2020, mediante la resolución RE-0112-IE-2020 la Aresep estableció por primera vez la fijación de oficio de la tarifa promocional para el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos, la cual fue publicada el 11 de noviembre de 2020 en La Gaceta 270 en el Alcance 299.
- VI.** Que el 15 de diciembre de 2022, mediante la resolución RE-0088-IE-2022 la Aresep realizó la fijación anual correspondiente a la aplicación de la metodología del Costo Variable de Generación (CVG), la cual fue publicada el 20 de diciembre de 2022 en La Gaceta 276 en el Alcance 276.
- VII.** Que el 22 de diciembre de 2022, la IE formalizó el informe IN-0176-IE-2022 para la propuesta fijación de oficio de la tarifa promocional para el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos.
- VIII.** Que mediante el oficio OF-1105-IE-2022 del 23 de diciembre de 2023 la IE solicitó la apertura de expediente tarifario para dar seguimiento a la propuesta en el informe IN-0176-IE-2022.
- IX.** Que el 23 de diciembre de 2023 el Departamento de Gestión Documental de Aresep apertura el expediente tarifario ET-114-2022 para registrar actividad de la para la propuesta fijación de oficio de la tarifa promocional para el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos.
- X.** Que el 9 de febrero de 2023 se realizó la Audiencia Pública de forma virtual y transmitida por medio de la plataforma Zoom, para la propuesta contenida en el informe IN-0176-IE-2022
- XI.** Que el 16 de enero de 2023 la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) emitió el informe IN-0091-DGAU-2023 que contiene detalle de las oposiciones y coadyuvancias presentadas durante el proceso de Audiencia Pública del ET-0114-2022.
- XII.** Que el 3 de marzo de 2023, mediante el informe técnico IN-0041-IE-2023, la IE analizó la presente gestión y recomendó, entre otras cosas, fijar, a partir de su publicación en Gaceta, la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-BE) por tiempo de uso. (corre agregado a los autos)

CONSIDERANDO:

- I. Que el informe técnico IN-0041-IE-2023, citado y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. PROCEDIMIENTO DE CÁLCULO PARA LA TARIFA EN CENTROS DE RECARGA EN PLANTEL PARA AUTOBUSES ELÉCTRICOS

El Sistema Eléctrico Nacional (SEN) enfrenta un proceso de transformación profundo, influenciado por el impacto de tecnologías disruptivas, como es el caso de la generación distribuida, almacenamiento de energía, redes inteligentes, movilidad eléctrica, internet de las cosas, entre otras.

En ese contexto se requiere contar con un marco regulatorio flexible, capaz de adaptarse de manera oportuna a los cambios inducidos por este proceso de innovación tecnológica, que sea consistente con la política pública desarrollada en torno a la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 y el Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050 dictado por el Poder Ejecutivo, instrumento relacionado con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversiones Públicas (2018-2022).

Considerando las disposiciones establecidas en la Ley 9518 de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico y las metas planteadas en el Plan Nacional de Energía 2015-2030, así como el tercer objetivo estratégico del Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), en el ejercicio de sus competencias, presenta el procedimiento de cálculo y fijación por primera vez de la tarifa especial para el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos.

Siendo que la definición de esta tarifa tiene por objetivo incentivar la introducción de autobuses eléctricos, y considerando que el Plan Nacional de Transporte Eléctrico establece como una de las acciones el establecimiento de una tarifa monómica y promocional para los centros de recarga para autobuses (Acción 3.1.9.1 del Objetivo Estratégico 3), se propone una tarifa inicial única para todo el país.

Al respecto, teniendo en consideración que la metodología tarifaria correspondiente al servicio de distribución de energía eléctrica, según la resolución RJD-139-2015, no determina la estructura tarifaria, el cálculo requerido para la aplicación por primera vez de esta tarifa promocional, así como su incorporación en las correspondientes

estructuras tarifarias se realiza con fundamento en criterios técnicos y de conformidad con lo establecido en la Ley 7593 y sus reformas.

Consecuentemente, con el objetivo de definir una señal de precio, que incentive la introducción de autobuses eléctricos, se procede a detallar el siguiente procedimiento de cálculo para la definición de la tarifa especial para suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos, que implica ajustar la estructura tarifaria vigente de todas las empresas eléctricas que brindan el servicio de distribución y comercialización.

1. Consideraciones:

- i. Los centros de recarga requieren infraestructura de media tensión dada la demanda de potencia requerida.*
- ii. Los centros de recarga adquiridos serán de potencias iguales o superiores a 100 kW.*
- iii. Los costos de inversión en infraestructura para readecuación de la red serán priorizados por las empresas eléctricas e incorporados en sus planes de inversión, mientras que la infraestructura de recarga en plantel se podrá ejecutar mediante alianzas entre las empresas eléctricas y los operadores de autobús, de acuerdo con lo dispuesto en el Eje 5 del Plan Nacional de Energía 2015-2030 y el resultado 3.1.2 del Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030.*
- iv. La Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico No. 9518, en su artículo 26, establece como prioridad nacional la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional acorde al Plan Nacional de Transporte Eléctrico.*
- v. El Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030 establece en su acción 3.1.9.1 la definición de una tarifa monómica y promocional para la recarga del transporte público modalidad autobús en ruta regular.*
- vi. La tarifa se revisará dentro de 2 años a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta, con el objetivo de analizar la información estadística que se genere durante la fase de implementación para determinar la periodicidad de su actualización. Con base en los datos que se generen, se podrá valorar la tarifa y su estructura.*

2. Premisas:

- i. Se considera una potencia constante de 100 kW disponible en los centros de recarga en plantel.*
- ii. Se utilizan las tarifas nocturnas de media tensión como base de partida para el cálculo de la tarifa en centros de recarga.*
- iii. Se considera un factor de utilización de 10 horas por día, lo cual representa un factor de utilización del 42%, que se tomará de partida para ajustar la tarifa hacia una señal de precio ajustada al objetivo de la política pública, lo cual brinda una señal de precio para contribuir con la penetración de esta tecnología en el país.*

Se espera que la utilización de la infraestructura de recarga se dé en período nocturno, considerando que la mayor parte de esquemas operativos de transporte público modalidad autobús contemplan horarios entre las 4 a.m. y las 11 p.m., además cerca del 60% de la flota autorizada sirve a rutas dentro del Gran Área Metropolitana (GAM) y en horas pico prácticamente la totalidad de autobuses se encuentra en operación.

3. Limitaciones

No se cuenta con información estadística histórica, pues las empresas de distribución eléctrica no reportan demanda ni inversiones realizadas sobre esta actividad, a pesar de contar con una tarifa vigente establecida hace dos años por la Aresep por medio de la resolución RE-0112-IE-2020.

4. Cálculo del factor de utilización

Se considera un factor de utilización de 10 horas por día, lo cual representa un 42%, que se tomará de partida para ajustar la tarifa hacia una señal de precio ajustada al objetivo de la política pública, lo cual brinda una señal de precio inferior al costo de combustible.

5. Tarifas de media tensión T-MT

Se utilizarán las tarifas sin CVG (Costo Variable de Generación). Dicha base fue considerada, con el objeto de dar una estabilidad de dicho precio en el tiempo y que dicha tarifa no dependa de la actualización trimestral de las tarifas de electricidad.

Las tarifas de media tensión T-MT que se encuentran vigentes para el año 2023 son:

- Para el ICE, según la resolución, RE-0010-IE-2022, publicada el día 14 de febrero del 2022 en la Gaceta N°29, Alcance N°30.
- Para la CNFL, según la resolución, RE-0080-IE-2021, publicada el día 17 de diciembre del 2021 en la Gaceta N°243, Alcance N°258.
- Para JASEC, según la resolución, RE-0026-IE-2021, publicada el día 28 de abril del 2021 en la Gaceta N°81, Alcance N°83.
- Para ESPH, según la resolución, RE-0077-IE-2021, publicada el día 15 de diciembre del 2021 en la Gaceta N°241, Alcance N°255.
- Para Coopelesca, según la resolución, RE-0072-IE-2021, publicada el día 25 de noviembre del 2021 en la Gaceta N°228, Alcance N°240.
- Para Coopeguanacaste, según la resolución, RE-0095-IE-2019, publicada el día 09 de diciembre del 2019 en la Gaceta N°234, Alcance N°274.
- Para Coopesantos, según la resolución, RE-0042-IE-2020, publicada el día 26 de marzo del 2020 en la Gaceta N°61, Alcance N°61.
- Para Coopealfaro, según la resolución, RE-0040-IE-2019, publicada el día 31 de mayo del 2019 en la Gaceta N°101, Alcance N°121.

A continuación, se presenta las tarifas de referencia:

Cuadro 1: Tarifas sin CVG (en colones) de media tensión por empresa vigentes al 2023

EMPRESA /*	Energía(¢/kWh)			Potencia (¢/kW)		
	Punta	Valle	Noche	Punta	Valle	Noche
ICE	59,35	22,05	13,56	9630,73	6724,30	4307,07
CNFL	58,98	29,48	21,23	10342,17	7358,79	4671,49
JASEC	52,63	25,73	17,55	9264,11	6642,80	4544,34
ESPH	68,72	35,01	28,52	7281,50	5059,34	3371,79
COOPELESCA	86,68	43,34	31,51	10686,13	7632,95	0
COOPEGUANACASTE	86,14	74,66	66,62	3902,67	3902,67	0
COOPESANTOS	74,34	29,74	19,12	11358,08	8250,67	5194,24

/* No se presenta Coopealfaroruiz ya que no tiene tarifa de media tensión en su pliego tarifario
Fuente: Intendencia de energía, Aresep.

Adicionalmente se fundamenta la utilización de las tarifas de media tensión T-MT debido a que esta tarifa está definida por período horario (punta, valle y noche) y en 7 de las 8 empresas eléctricas, lo que nos permite considerar la tarifa diseñada para la noche con su respectiva energía y potencia, partiendo del supuesto de que típicamente los autobuses serán cargados en ese horario.

6. Demanda de energía estimada

La demanda de energía por potencia se determina considerando una potencia constante de 100 kW, un factor de carga ajustado de 42%, considerando un mes de 30 días y 10 horas para período nocturno²:

Cuadro 2
Demanda de energía y potencia

Demanda de Energía(kWh)	Demanda de Potencia(kW)
Noche	Noche
12 500	100

Fuente: Elaboración propia

7. Importe de energía y potencia estimado

Se realiza el cálculo del importe de energía y potencia, según las tarifas vigentes para cada empresa eléctrica:

Cuadro 3
Importe de Energía

EMPRESA	Importe de Energía (colones)	Importe de potencia (colones)	Importe total (colones)
ICE	169 500	430 707	600 207
CNFL	265 375	467 149	732 524
JASEC	219 375	454 434	673 809
ESPH	356 500	337 179	693 679
COOPELESCA	393 875	-	393 875
COOPEGUANACASTE	832 750	-	832 750
COOPESANTOS	239 000	519 424	758 424
COOPEALFARO			-

Fuente: Elaboración propia

² De las 20:00 a las 6:00 del siguiente día.

8. Cálculo de la tarifa en centros de recarga en plantel (colones/kWh) por empresa eléctrica.

Primeramente, se calcula una tarifa plana por empresa siguiendo la siguiente fórmula:

$$T_{PE} = \frac{Imp_{potencia} + Imp_{Energía}}{D_{kWh}} \quad (\text{Ecuación 1})$$

T_{PE} : Tarifa plana por empresa por kWh
 $Imp_{potencia}$: Importe de potencia en colones
 $Imp_{Energía}$: Importe de energía en colones
 D_{kWh} : Demanda de kWh

Cuadro 4
Tarifa plana por empresa

Empresa	Importe de energía y potencia en colones	Tarifa por empresa (colones/kWh)
ICE	600 207	48,02
CNFL	732 524	58,60
JASEC	673 809	53,90
ESPH	693 679	55,49
COOPELESCA	393 875	31,51
COOPEGUANACASTE	832 750	66,62
COOPESANTOS	758 424	60,67
COOPEALFARO		

Fuente: Elaboración propia

9. Cálculo del ponderador de las tarifas

Para determinar una tarifa monómica aplicable a todo el territorio nacional, independientemente del área de concesión de la empresa eléctrica, es necesario obtener un ponderador que refleje la importancia relativa de las tarifas de cada distribuidor.

La demanda futura de energía y potencia estará directamente relacionada con el kilometraje recorrido por los autobuses eléctricos en cada zona de concesión de las empresas eléctricas. Por lo tanto, se procedió a conformar una base de datos con todas las rutas activas del servicio de autobús, con cada uno de sus ramales, distancia y cantidad de carreras, así como la flota autorizada, con base en la información disponible en el expediente RA de cada prestador. A partir de lo anterior, se obtuvo la cantidad de kilometraje semanal según el esquema autorizado por el CTP, considerando el porcentaje de kilometraje improductivo reconocido en la metodología ordinaria de fijación de tarifas del servicio de autobús (RJD-035-2016 y sus reformas)³.

³ 10% para rutas cuya distancia de viaje sea igual o menor a 25 km. 5% para rutas cuya distancia de viaje sea mayor a 25 km.

De acuerdo con la información de que dispone la Aresep, se asoció la ubicación de los planteles de los operadores de autobús con las zonas de concesión de distribución de electricidad. Para las rutas en las que no se contaba con la ubicación geográfica de sus planteles se asumió lo siguiente: i) para rutas urbanas (viaje igual o menor a 25 km) el plantel está ubicado en la misma zona de concesión de la ruta, ii) para rutas interurbanas (viaje mayor a 25 km) habría un plantel en el origen y otro en el destino del ramal.

Posteriormente, la cantidad de kilómetros de una ruta se distribuyó en partes iguales en las zonas de concesión donde estuvieran ubicados los planteles. Por ejemplo, una ruta con un único plantel, el 100% de su kilometraje se asocia a una única zona de concesión; para una ruta con 2 planteles (en dos zonas de concesión distintas), cada zona de concesión tendría asociado el 50% de su kilometraje.

A partir de esta base de datos, se tiene la siguiente distribución del kilometraje semanal por empresa eléctrica:

Cuadro 5
Ponderador

Ponderador	
Empresa	Peso
ICE	0,378
CNFL	0,443
JASEC	0,074
ESPH	0,045
COOPELESCA	0,031
COOPEGUANACASTE	0,022
COOPESANTOS	0,006
COOPEALFARO	0,001
Total	1,000

Fuente: Elaboración propia

Todos estos cálculos pueden observarse en el Anexo 1.

Es importante reiterar que tal y como se expuso en párrafos anteriores, el no disponer de estadísticas de mercado actuales que incorporen la dinámica del mercado local sobre esta actividad, limita el incorporar otros supuestos a los previamente sustentados en la primera aplicación, por tal razón, para esta oportunidad se considera adecuado mantener el mismo ponderador y las otras estadísticas que lo sustentan, ya que, dichas estadísticas usualmente presentan pocas fluctuaciones o variaciones producto a las variables que miden, como por ejemplo los kilómetros recorridos, rutas y ramales de las diferentes líneas autobuseras.

10. Tarifa T-BE resultante

Finalmente se obtiene la tarifa aplicable al suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos en función de la energía (kWh), para ello se realiza el promedio ponderado de las tarifas planas por empresa calculadas (cuadro 4), considerando los pesos relativos del cuadro 5, obteniéndose una tarifa plana T-BE de 53,41 colones/kWh.

Se considera que la venta de energía eléctrica a los operadores de autobuses eléctricos en centros de recarga en plantel será facturada en términos de unidad de energía eléctrica (kWh). Esto debido a que la recarga de autobuses eléctricos se considera parte del servicio público de suministro de energía eléctrica en la etapa de distribución y comercialización.

La tarifa se revisará dentro de 2 años a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta, con el objetivo de analizar la información estadística que se genere durante la fase de implementación para valorar su modificación y determinar la periodicidad de su actualización. Con base en la generación de datos asociados al sistema de medición dedicado a la carga de autobuses eléctricos en plantel, se podrá analizar la magnitud de la tarifa, así como valorar diferenciaciones por rangos horarios.

[...]

IV. CONCLUSIONES

- 1. La tarifa propuesta buscar crear condiciones que incentiven la incorporación paulatina de autobuses eléctricos, para esta oportunidad presenta una disminución de 3,67 colones/kWh*
- 2. La tarifa propuesta responde a lo señalado en el eje 5 del Plan Nacional de Energía y al objetivo estratégico 3 del Plan Nacional de Transporte Eléctrico, mientras se genera la información estadística requerida para revisarla según las condiciones técnicas y operativas que correspondan.*
- 3. La revisión tarifaria a futuro estará en función de la información estadística que cuente la Aresep para proceder con un ajuste tarifario real, eficiente y que refleje de mejor manera la dinámica de la actividad. Asimismo, en futuras aplicaciones se podría establecer tarifas horarias que permita hacer una adecuada integración*

tarifaria que genere las señales para el uso óptimo de la energía eléctrica e infraestructura, previendo la determinación de una tarifa horaria punta, valle o noche o alguna otra alternativa.

- 4. El parámetro de factor de utilización será ajustado conforme se cuente con las estadísticas de operación relacionadas con el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos, características técnicas y penetración de autobuses eléctricos.*
- 5. De conformidad con el análisis que antecede, la tarifa aplicable al suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en planteles para autobuses eléctricos será de 53,41 colones por kWh.*

[...]

- II. Que, en cuanto a la audiencia pública, del oficio IN-0041-IE-2023 citado, conviene extraer lo siguiente:*

[...]

De acuerdo con el oficio IN-0091-DGAU-2023 del 16 de enero de 2023, correspondiente al informe de oposiciones y coadyuvancias y el acta de audiencia AC-0030-DGAU-2023 remitida por la Dirección General de Atención al Usuario se admitió 1 posición.

A continuación, se procede a resumir la posición presentada y su respectivo análisis:

Posición: *Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (JASEC), cédula jurídica número 3-007-045087, representada por la señora Rocío Céspedes Brenes, cédula de identidad número 01-0687-0503, en su condición de representante legal.*

Observaciones: *No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 44 y 53).*

Notificaciones: *Al correo electrónico: gerencia@jasec.go.cr*

Argumento 1: *Se solicita que la tarifa incluya el costo de operación de la red de las empresas distribuidoras.*

JASEC indica que:

- *En dicho comunicado, la ARESEP indica que es una tarifa promocional, por lo que se asume que no incluye historial ni detalle de inversiones.*
- *El cálculo de la tarifa está basado en el consumo de un autobús eléctrico solamente, es decir solo el cobro de energía y potencia, y estima que el consumo va a ser nocturno.*
- *La tarifa se calcula en promedio de todas las empresas distribuidoras, lo cual no es congruente, porque todas las empresas basan sus tarifas en una estructura de costos diferente para cada una.*
- *Revisando la metodología, no indica explícitamente que la electrolinera la va a suministrar el cliente (el dueño de los buses).*

Respuesta:

Se le indica al opositor que la tarifa aplicable al suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos (T-BE) es considerada una tarifa promocional, en cumplimiento con la Ley 9518, la cual indica:

Artículo 1 Objetivo

La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general. Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte eléctrico, las competencias institucionales y su estímulo, por medio de exoneraciones, incentivos y políticas públicas, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política.

(...)

Artículo 19 Inversión en infraestructura. La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otros”.

Al respecto, se aclara que la tarifa actual se encuentra en función de una demanda estimada y no responde a una relación de responsabilidad de costos. En este estudio se realiza una actualización del mecanismo seguido durante la primera aplicación (RE-0112-IE-2020), precisamente porque a la fecha ninguna de las empresas eléctricas reportó el proyecto, en el marco de las alianzas público-privadas y los modelos de negocio que deben desarrollar para tales efectos.

Además, se reitera que, si bien es cierto la implementación de esta tarifa estuvo vigente en un periodo de alrededor de dos años, al momento de realizar esta actualización las empresas de distribución eléctrica no cuentan con una demanda definida, ni inversiones relacionadas sobre esta actividad, según consta las respuestas brindadas por las empresas en atención a la consulta y solicitud de información realizada por la Intendencia de energía el 11 de noviembre de 2022 a través del oficio OF-0942-IE-2022.

Lo anterior limita la posibilidad de contar con estadísticas de mercado actuales que sirvan de insumo para análisis más profundos, recálculos tarifarios y ajustes de las variables del modelo utilizado para esta fijación.

Se espera que a futuro la tarifa estará en función de la información estadística que cuente la Aresep para proceder con un ajuste tarifario real, eficiente y que refleje de mejor manera la dinámica de la actividad y los costos asociados a la inversión, operación y mantenimiento.

Argumento 2: Que la tarifa se calcule fielmente como una tarifa T-MT, basada en periodos horarios, potencia y energía.

JASEC indica que es posible que los primeros buses eléctricos o ya con un grupo grande de buses, el dueño pueda ponerlos a cargar durante el día, lo que afectaría el consumo de electricidad en horas de mayor valor para la distribuidora.

Por ejemplo, el costo medio de compra al ICE en los periodos Punta y Valle, así como el promedio total, son superiores al precio medio de esta tarifa de buses.

Respuesta:

En congruencia con la respuesta al argumento 1 del opositor, es necesario reafirmar que la tarifa T-BE es una tarifa promocional que tiene por objetivo incentivar la introducción de autobuses eléctricos, y considerando que el Plan Nacional de

Transporte Eléctrico establece como una de las acciones el establecimiento de una tarifa monómica y promocional para los centros de recarga para autobuses (Acción 3.1.9.1 del Objetivo Estratégico 3), se propone una tarifa inicial única para todo el país.

Es altamente probable que cuando la demande del consumo asociado a esta tarifa incrementa, se realizarán recargas en cualquier periodo horaria, sin embargo, de acuerdo con el contexto actual se espera que, en el corto y mediano plazo la utilización de la infraestructura de recarga se dé en período nocturno, considerando que la mayor parte de esquemas operativos de transporte público modalidad autobús contemplan horarios entre las 4 a.m. y las 11 p.m., además cerca del 60% de la flota autorizada sirve a rutas dentro del Gran Área Metropolitana (GAM) y en horas pico prácticamente la totalidad de autobuses se encuentra en operación.

Se espera que a futuro la tarifa estará en función de la información estadística, que reflejaría la dinámica real de la actividad y que permitiría establecer tarifas horarias que cumplan con el objetivo de brindar señales para el uso óptimo de la energía eléctrica, cuando así se requiera.

Argumento 3: Indique explícitamente que la tarifa está siendo subsidiada.

El opositor señala, que en caso de que la tarifa sea aprobada tal como está siendo planteada por ARESEP, indique explícitamente que la tarifa está siendo subsidiada por todos los demás usuarios, ya que la inversión en electrolineras no está siendo contemplada en el cálculo, por lo que sigue siendo una tarifa promocional.

Petitoria:

- Indicar explícitamente que la tarifa está siendo subsidiada por todos los demás usuarios, ya que la inversión en electrolineras no está siendo contemplada en el cálculo, por lo que sigue siendo una tarifa promocional.*

Respuesta:

En primer lugar, se aclara que la Ley 9518, así como los decretos y reglamentos complementarios, son los que establecen el carácter promocional de esta tarifa, dado que el propósito de la política pública dictada por el Poder Ejecutivo es crear condiciones favorables para promover el transporte público eléctrico, en este caso referido a autobuses. En este sentido, se le indica al opositor que la tarifa promocional para el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga

en plantel para autobuses eléctricos (T-BE) propuesta por Aresep, está basada en la dispuesto por medio de resolución RE-0112-IE-2020 de esta Autoridad Reguladora, que, como se indicó se sustenta en un cálculo que es consistente con lo establecido en la Ley 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico”, el Decreto Ejecutivo 41092-MINAE-H-MOPT “Reglamento de Incentivos para el Transporte Eléctrico”, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE) 2018-2023 y el Plan Nacional de Descarbonización de Costa Rica 2018-2050.

De manera complementaria, el artículo 19 de la Ley 9518 precisa aún más la participación pública en el desarrollo de infraestructura para incentivar y promover el uso de automotores eléctricos, señalando que:

ARTÍCULO 19-Inversión en infraestructura. La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otros.

En consecuencia, del análisis de posiciones presentadas durante el proceso de Audiencia Pública, se recomienda dar continuidad con la fijación tarifaria.

[...]

- III.** Que de conformidad con lo señalado en los resultados y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es, entre otras cosas, fijar, a partir de su publicación en Gaceta, la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-BE) por tiempo de uso; tal y como se dispone.

**POR TANTO
LA INTENDENCIA DE ENERGÍA
RESUELVE:**

- I. Fijar la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-BE) por tiempo de uso como se detalla:

Categoría tarifaria	Detalle del cargo
▪ Tarifa T-BE Tarifa promocional para el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel para autobuses eléctricos	¢53,41 (¢/kWh)

- II. Derogar la resolución RE-0112-IE-2020 publicada el 11 de noviembre de 2020 en el Alcance Digital No.299 a La Gaceta No.270 sobre la fijación de oficio de la tarifa promocional para el suministro de energía eléctrica asociado y dedicado a los centros de recarga en plantel de autobuses eléctricos.
- III. Instruir al equipo técnico del proceso de Inteligencia de Negocio para que actualice las tarifas de referencia de media tensión en la ecuación que ajusta la tarifa T-BE, cada vez que se realiza un ajuste extraordinario a las tarifas del servicio de distribución eléctrica por ajuste en las tarifas de generación y/o transmisión del ICE y establecer la actualización del resto de parámetros para un periodo no mayor a 5 años.
- IV. Señalar como respuesta a las posiciones interpuestas, lo externado en el “*Considerando II*” de esta resolución, así como agradecer a los participantes de la audiencia pública por sus aportes.
- V. Los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley General de la Administración Pública (*LGAP*) se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante la Intendencia de Energía, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la *LGAP*.

De conformidad con el artículo 346 de la *LGPA.*, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE

Mario Mora Quirós, Intendente.—1 vez.—Solicitud N° 416095.—(IN2023726197).