



aresep

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**



La comercialización de productos petrolíferos y biocombustibles en Costa Rica

Dennis Meléndez, Regulador General
Cusco, Abril 21, 2016

Contenido

1. Descripción del sector de hidrocarburos

2. Metodología tarifaria

2. Subsidios e impuestos

3.1 Transportes (geográfico)

3.2 Ventas por producto

4. Estructura tarifaria de los combustibles

5. Evolución de precios

6. Impuesto a los combustibles

7. Subsidio

8. Biocombustibles



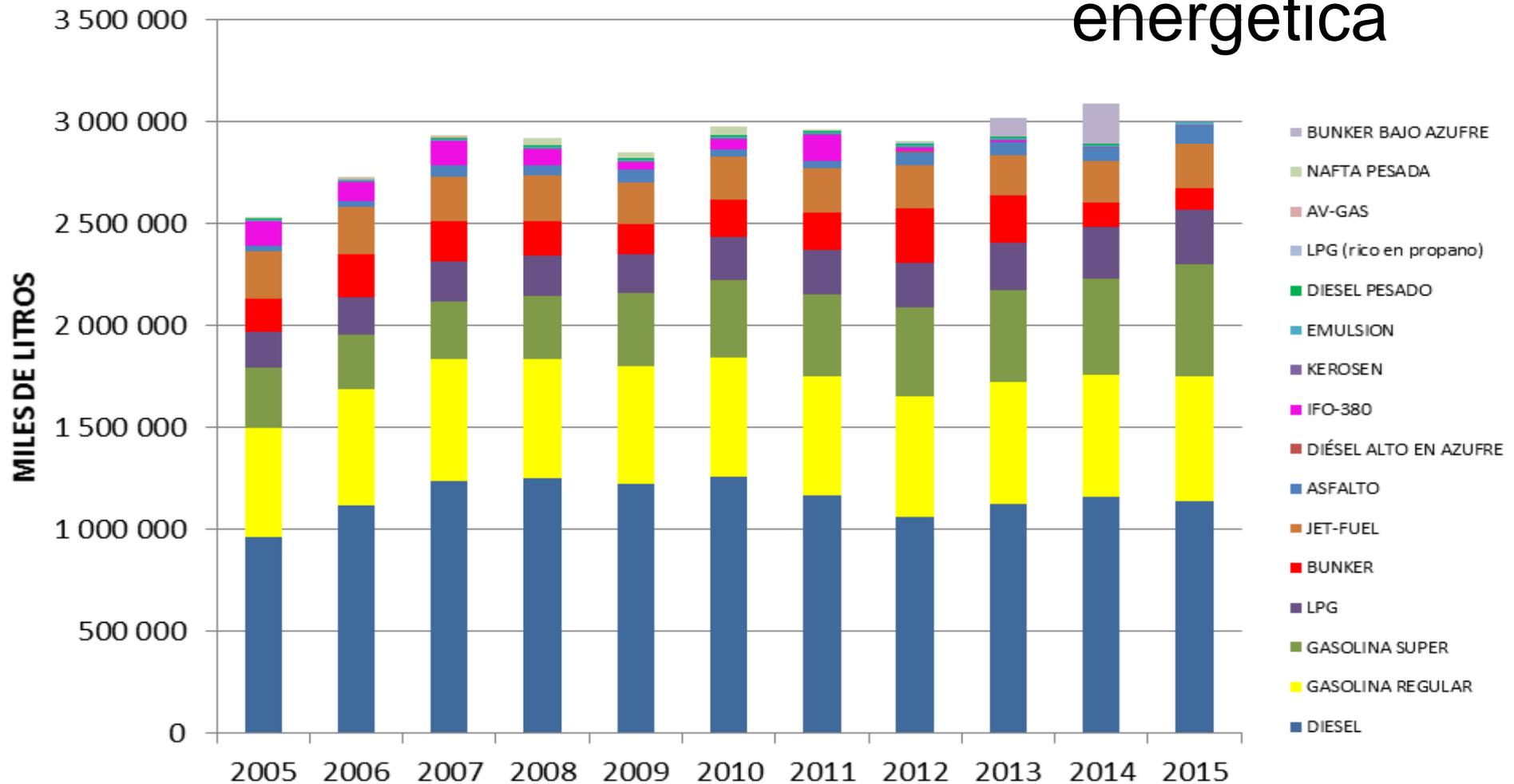
Descripción del sector

- Refinadora Costarricense de Petróleo creada en 1963 por PEMEX.
- Monopolio de importación de petróleo, refinación y distribución al mayoreo.
- En 1978, PEMEX cedió al Estado la propiedad de la empresa.
- Mayor parte petróleo se refinaba localmente y resto se importaba.
- Deterioro de refinería, baja productividad ➡ proporción importación en aumento
- 2011 se dejó de refinar, se entró en etapa de modernización y negociaciones con China por una nueva

Ventas por producto

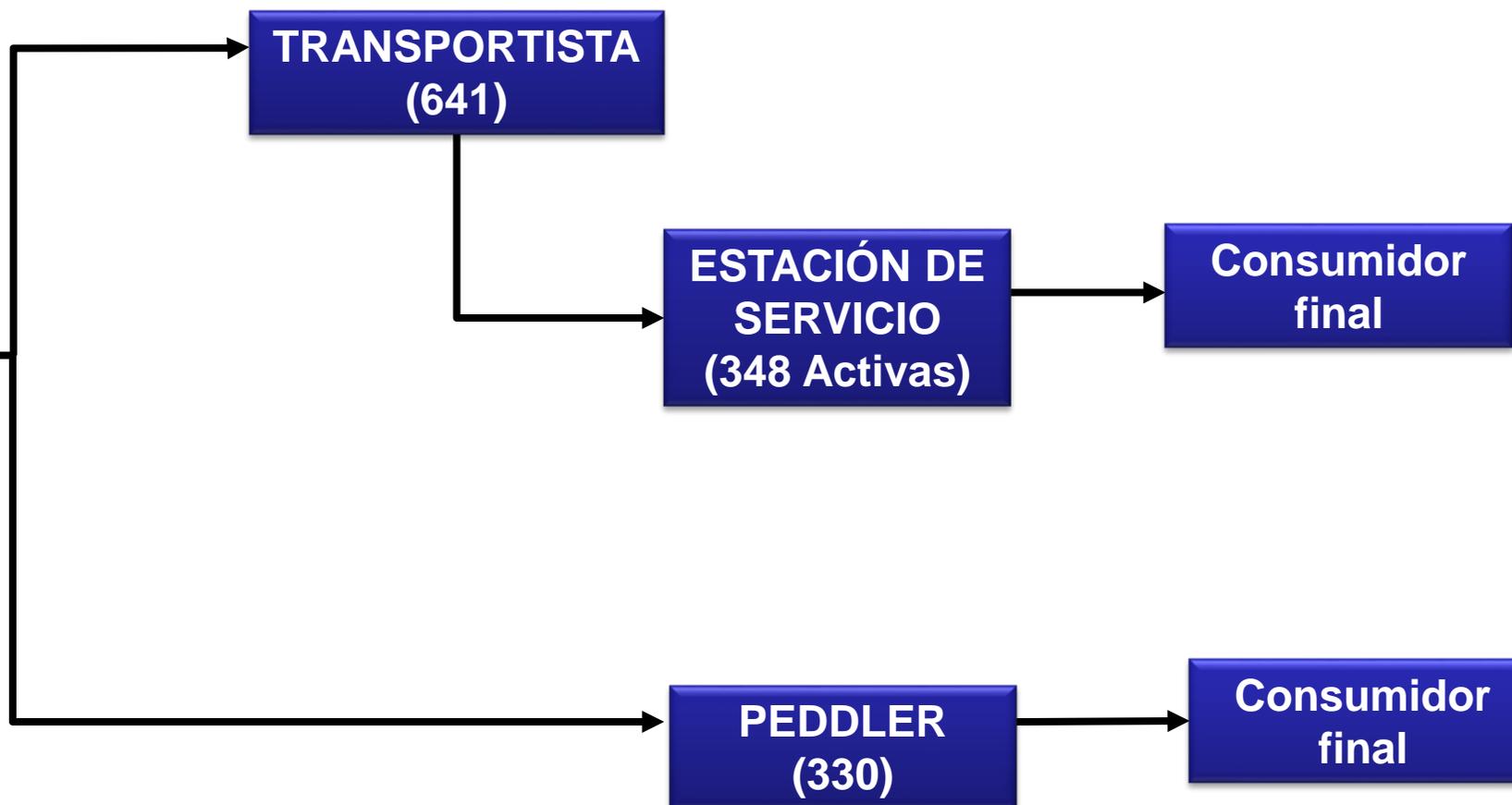
**RECOPE: VENTAS POR PRODUCTO POR AÑO.
2005-2015. (Cifras absolutas)**

2/3 matriz
energética



Fuente: Aresep y RECOPE.

Distribución de combustibles líquidos



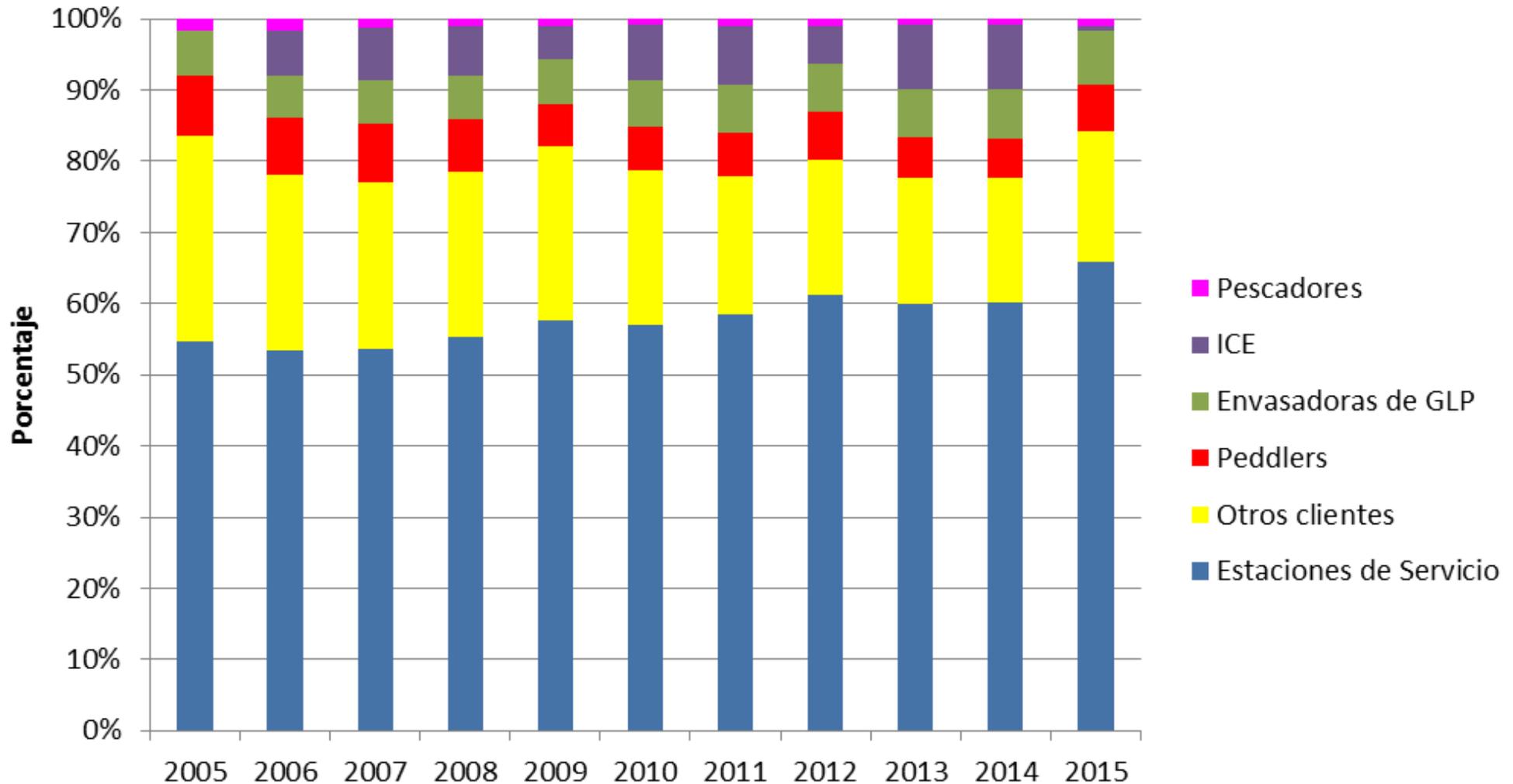
Distribución de Hidrocarburos

- Importaciones por un solo puerto: Moín
- Cuatro planteles de recepción y venta de combustibles a granel.
- Plantas interconectadas por poliducto, cuatro estaciones de bombeo.
- Transporte por poliducto tiene costo diferente según tipo de producto



Ventas por cliente

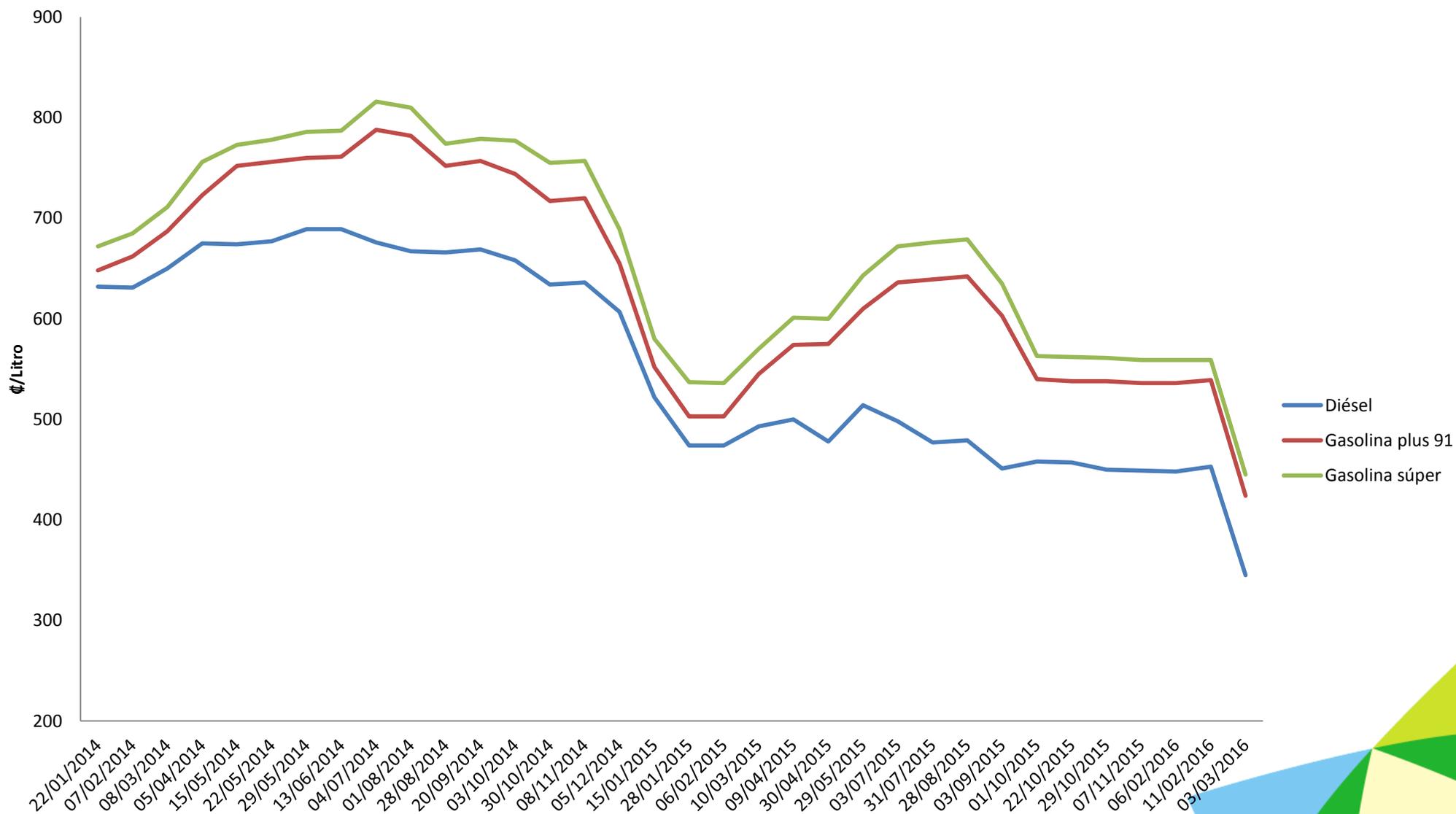
RECOPE: VENTAS POR CLIENTES. 2005-2015
(Cifras Relativas)



Fuente: Aresep y RECOPE.

Evolución de precios finales

Precio de la gasolina Súper, Plus y Diésel en Estaciones de Servicio 2014 – 2016*



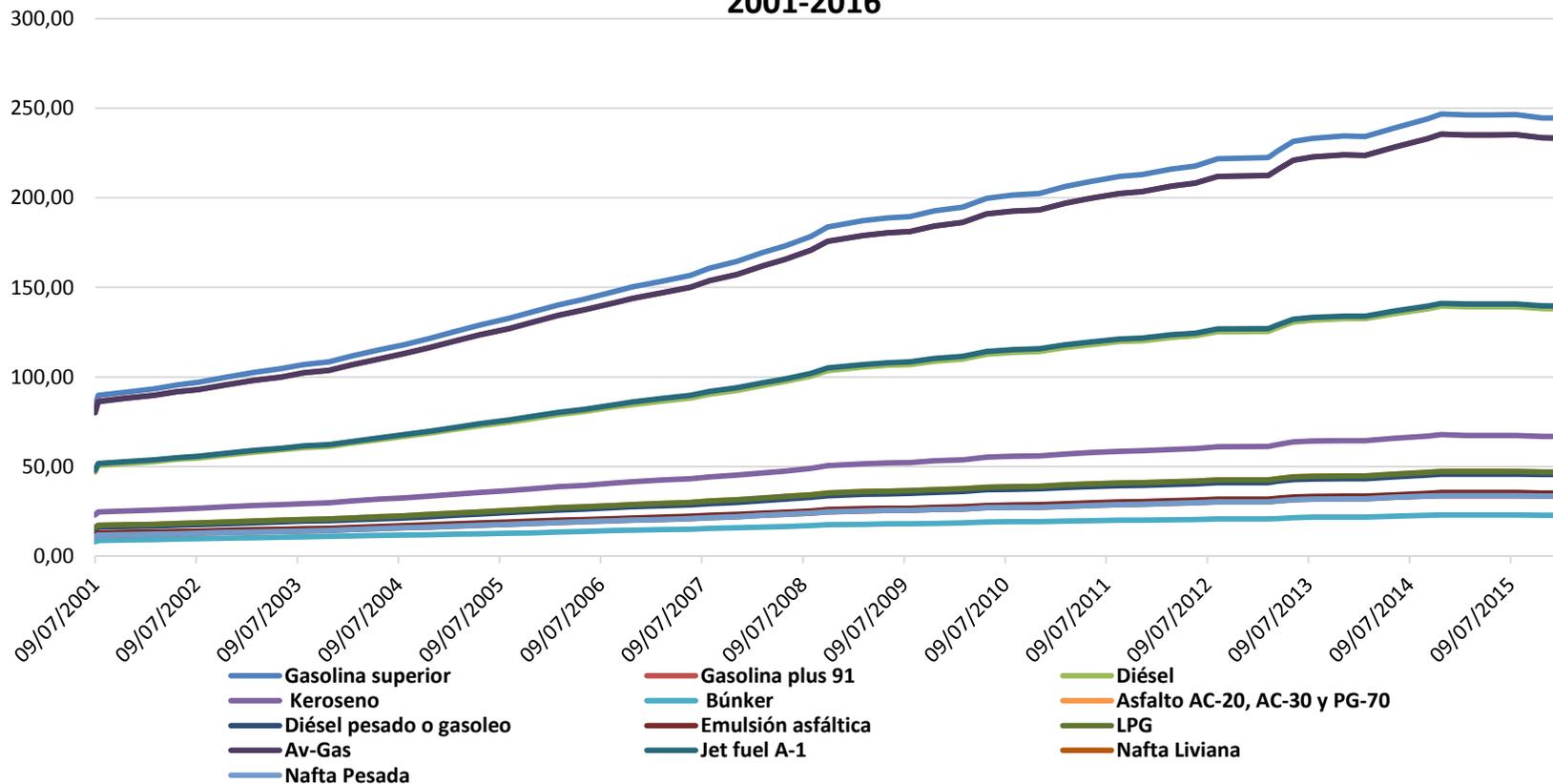
Fuente: Intendencia de Energía, Aresep 2016.

* Primer trimestre 2016.

Impuesto a los combustibles (2001)

- Establecido por el Ministerio de Hacienda según la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria
- Se actualiza cada tres meses de acuerdo con la inflación

Costa Rica: impuesto único a los combustibles
2001-2016



Impuestos ¢

G. Plus 233,25

G. Super 244,25

Diesel 138

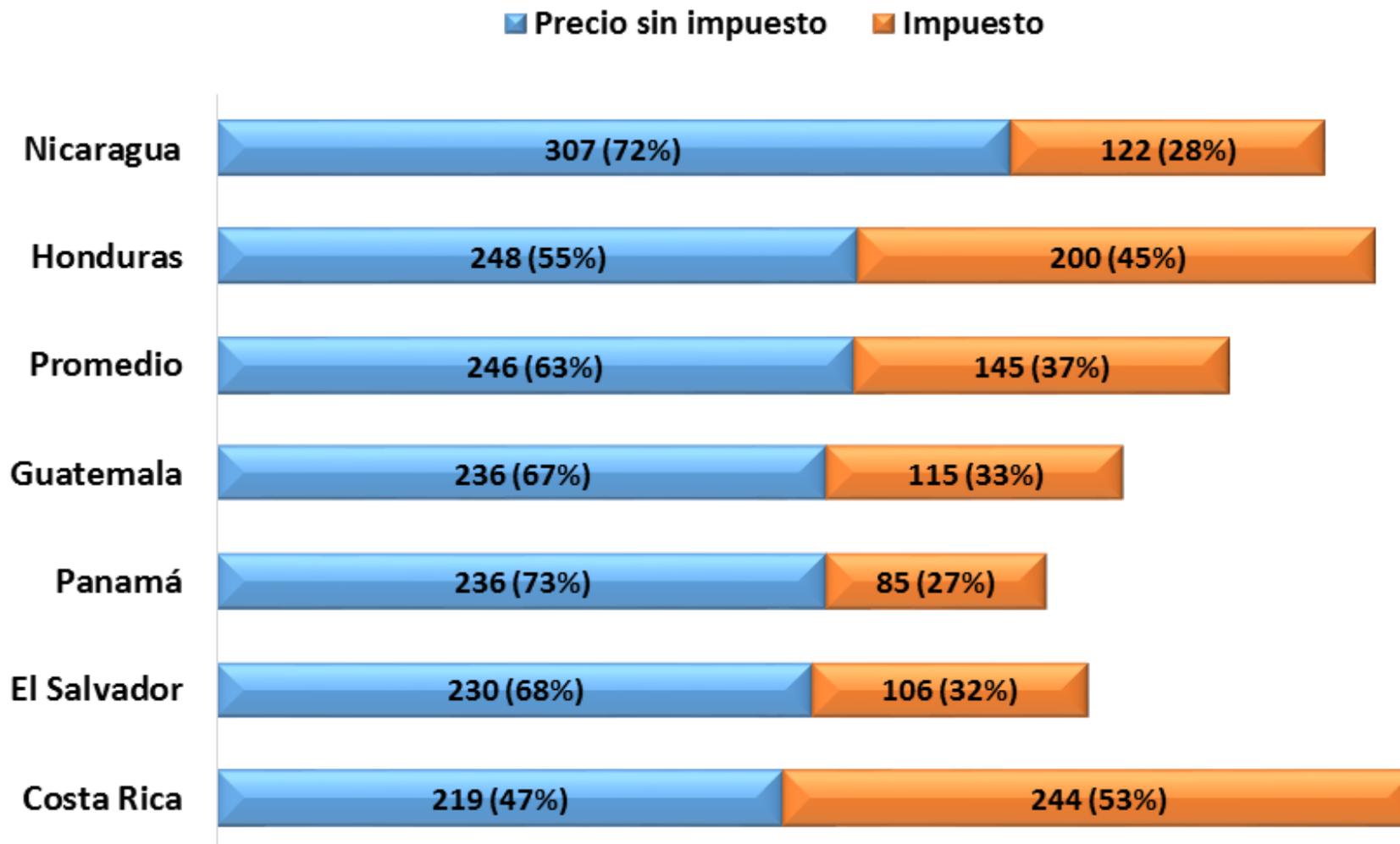
Av Gas 233,25

Bunker 22,75

GLP 47

Gasolina Superior: Impacto del impuesto

Composición absoluta y relativa de la tarifa en estación de servicio para la gasolina Superior en Centroamérica con precios actuales (colones por litro)

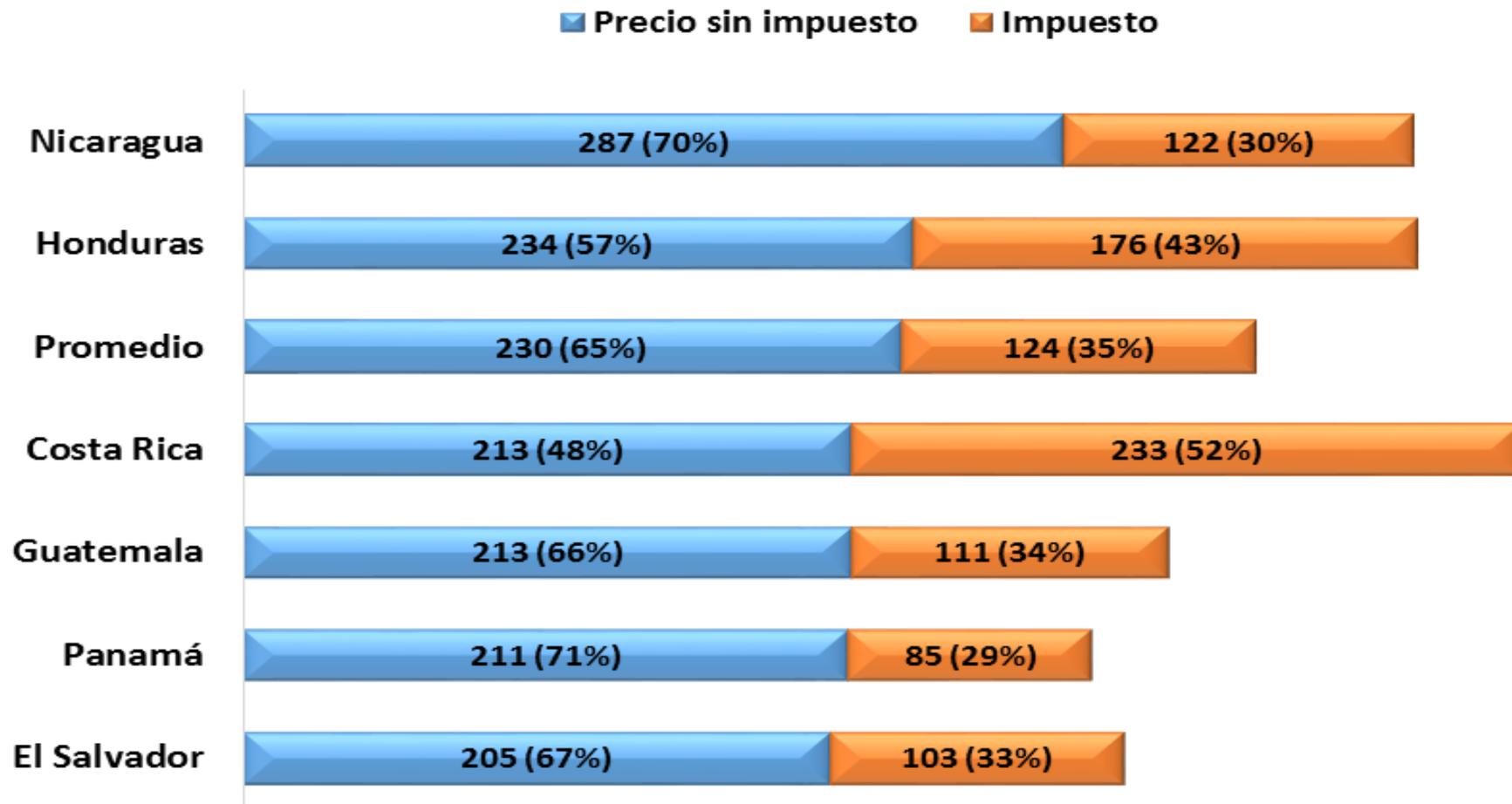


Fuente: Intendencia de Energía, Aresep con datos de CCHAC



Gasolina Plus: Impacto del impuesto

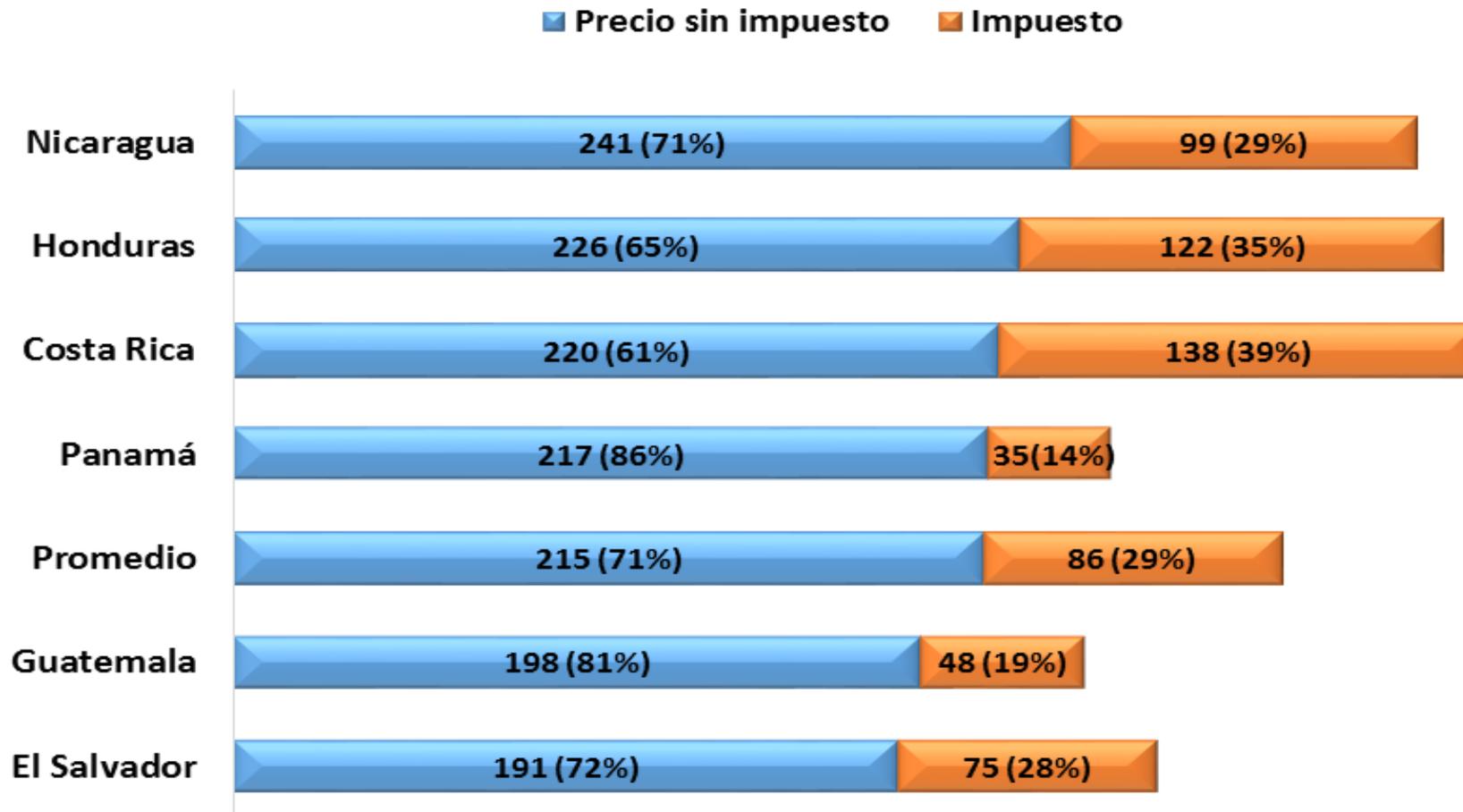
Composición absoluta y relativa de la tarifa en estación de servicio para la gasolina Plus en Centroamérica con precios actuales
(colones por litro)



Fuente: Intendencia de Energía, Aresep con datos de CCHAC

Diesel: Impacto del impuesto

Composición absoluta y relativa de la tarifa en estación de servicio para el Diésel en Centroamérica con precios actuales
(colones por litro)



Fuente: Intendencia de Energía, Aresep con datos de CCHAC

Tipo Cost Plus

- Transparencia (subsidiros implícitos se hacen explícitos)
- Robustez
- No discrecionalidad
- Blindaje: No manipulación política

Precio venta_i = Precio intl._i * Tipo cambio + Costos Recope (incluye transporte) – Otros Ingresos + Rezagos_i + Canon Regulación + Impuestos_i + Subsidio Pescadores_i + Subsidio Política Sectorial_i

Última modificación agosto 2015 determinó un subsidio implícito en costos de trasiego. Se hizo explícito. MINAE decidió mantenerlo “para evitar cierre de empresas”

Requería aumento bunker, gas LPG, asfalto y AVGas. MINAE determinó no hacerlo. Subsidio cruzado.

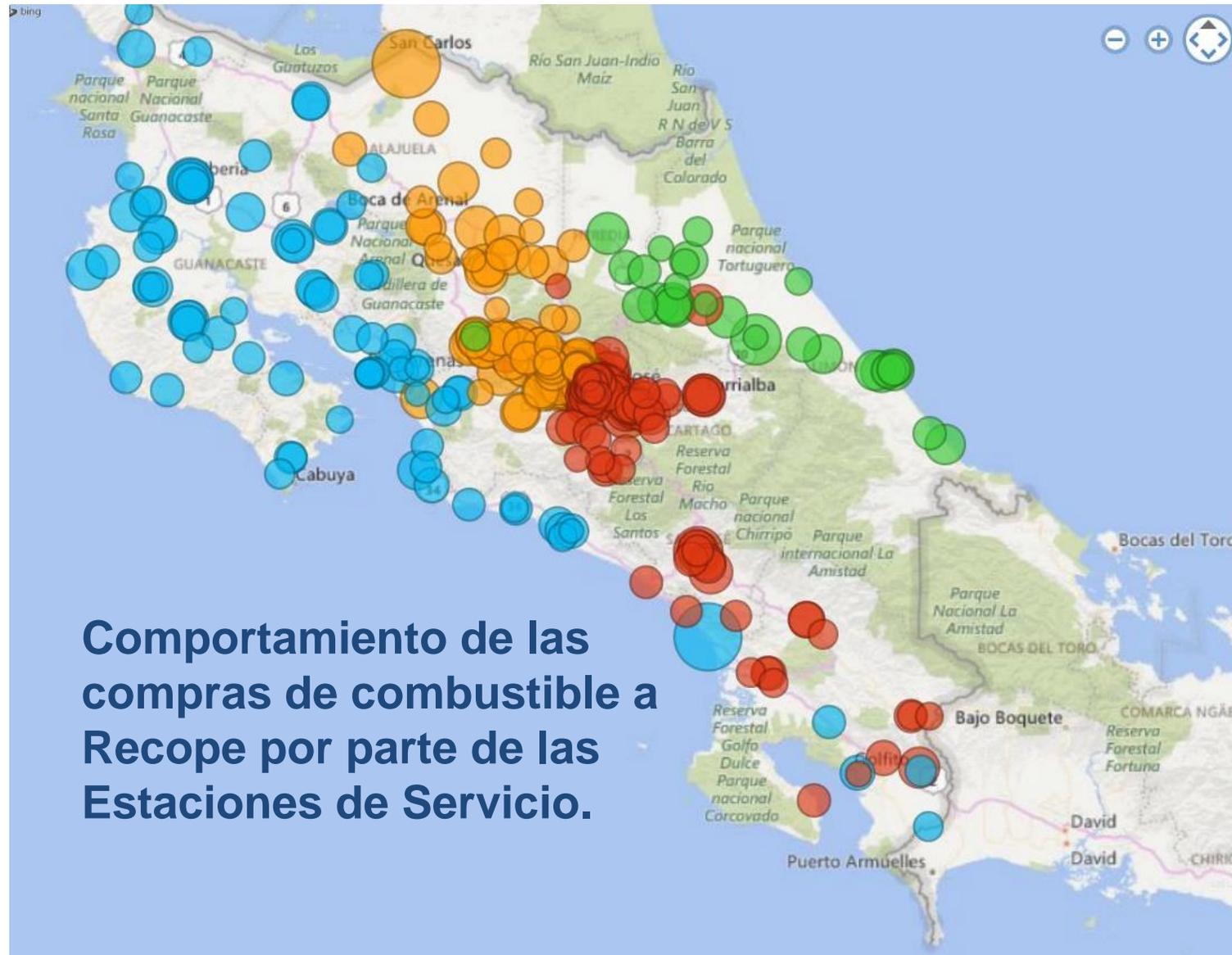
Tres tipos de subsidios cruzados, por políticas públicas y un impuesto único:

- Transporte por tarifa única nacional (IMPLÍCITO)
 - No cuantificado
 - Esquema tarifario rezagado
- Pescadores artesanales (1978)
 - Alrededor de USD3.5 millones anuales (1153 pescadores)
 - Múltiples procesos sancionatorios por mal uso combustible
- Consumidores de gas licuado, búnker y asfaltos (2016).



Subsidio/impuesto Geográfico

Política pública precio uniforme todo el país.
Costo transporte promedio



Subsidios explícitos

Dos tipos de subsidios explícitos, por políticas públicas:

- Pescadores artesanales (1984)
- Consumidores de gas licuado, búnker y asfaltos(2016).

Tipo de combustible	Precio anterior CRC	Subsidio pescadores CRC/lt	Sub. P.S CRC/lt	PRECIO VIGENTE CRC
Gasolina súper	445	0,25	10,21	463
Gasolina plus 91	424	0,24	10,21	446
Diesel	345	0,26	10,21	358
Av. Gas	694	0,29	10,21	713
Búnker 50 ppm(*)	104,35	0,29	-89,80	109,73
Búnker 15 ppm (*)	139,29	0,00	-41,88	148,51
Gas LPG	217	0,28	-64,13	228

Subsidios Política Sectorial

Cálculo del monto anual del subsidio

Por políticas sectoriales

	Consumo anual Litros 2015	Subsidio CRC feb. 16	Millardos CRC	Millones USD
Diesel	1.138.164.442	10,21	11.620,66	21,93
Gasolina S	616.620.462	10,21	6.295,69	11,88
Gasolina C	547.205.964	10,21	5.586,97	10,54
Bunker C	107.831.338	(89,90)	(9.694,04)	(18,29)
Bunker B.A.	24.610	(41,88)	(1,03)	(0,00)
Gas LPG	265.328.173	(64,13)	(17.015,50)	(32,10)

Supuestos: Tipo cambio 530 colones por dólar; litros de 2015;

Monto subsidio feb. 2016 se mantiene estable en 2016

Fuente: Aresep con precios de Recope

Años 70,s, Costa Rica exploró biocombustibles, originalmente gasohol (80% gasolina y 20% alcohol anhidro). Proyecto fracasó alto precio alcohol.

Década pasada, experimento biodiésel aceite de palma africana y etanol. Zona de Puntarenas. Experimento funcionó bien, inviable por escasez de aceite.

Años 2010-2014 se han explorado opciones: pequeños experimentos aceites usados; aceites vegetales, palma e higuera; Poco poder calórico de la higuera.

En Planes Nacionales de Desarrollo meta promoción y uso de biocombustibles.

Precios record petróleo 2012, uso 5% etanol para sustituir diésel. Baja en los precios pospuso meta.

Nueva meta: sustituir al menos 5% de diésel (Plan Nacional de energía], Se necesitan 15 mil Ha. palma africana, productividad de 20 TM/Ha toneladas por hectárea. Hoy es solo 4 TM/Ha por bajo precio.

Producción nacional tiene el reto de mejorar la productividad en una industria golpeada por los bajos precios del aceite –que suele descender conforme caen los del petróleo—, pues es la principal materia prima para producir biodiesel en el mundo.

El precio a la baja (entre otras causas técnicas) desincentivó la producción de la palma y el mantenimiento de los cultivos, por lo que descendió su productividad.

Los elevados costos de producción, el pequeño porcentaje de sustitución de los derivados de petróleo y los altos riesgos económicos y financieros de esta actividad han impedido el desarrollo de los biocombustibles.

Pero como tampoco se han introducido otros combustibles que sí son más baratos que los derivados de petróleo importados, se continúa sin ninguna solución que permita eliminar o reducir significativamente las importaciones petroleras, las cuales aumentan rápidamente y representan ya las 2/3 partes del consumo energético nacional.

(Dr. Roberto Dobles, exministro Energía y Minas, Costa Rica)

