



COSTA RICA  
GOBIERNO DEL BICENTENARIO  
2018 - 2022

# LA GACETA

Diario Oficial



Imprenta Nacional  
Costa Rica

## ALCANCE N° 316 A LA GACETA N° 283

Año CXLII

San José, Costa Rica, martes 1° de diciembre del 2020

85 páginas

# PODER LEGISLATIVO

## LEYES

## PROYECTOS

# PODER EJECUTIVO

## DECRETOS

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

# AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

# **PODER LEGISLATIVO**

## **LEYES**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PLENARIO**

**LEY PARA REGULAR LOS EVENTOS DEPORTIVOS  
EN VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES**

**DECRETO LEGISLATIVO N.º 9920**

**EXPEDIENTE N.º 21.742**

**SAN JOSÉ – COSTA RICA**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**LEY PARA REGULAR LOS EVENTOS DEPORTIVOS  
EN VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES**

TÍTULO I  
Disposiciones generales

ARTÍCULO 1- Objeto de la ley

Esta ley tiene por objeto regular los eventos deportivos que requieran, para su realización, el cierre o la utilización de vías públicas terrestres nacionales y cantonales, modificando o limitando temporalmente el uso normal de las rutas. Se reconoce la relevancia de dichos eventos por ser actividades fundamentales para el desarrollo físico, intelectual y socioafectivo de las personas, así como para garantizar el acceso universal al deporte.

ARTÍCULO 2- Declaratoria de interés público

Se declaran de interés público los eventos deportivos realizados de conformidad con el objeto de esta ley. Es obligación de todas las administraciones públicas incentivar la práctica del deporte en el país, con el fin de que se desarrolle un estado de bienestar físico, mental y emocional, que le permita a las personas acceder a mejores oportunidades dentro de la sociedad costarricense. Asimismo, se reconoce que dichos eventos promocionan la salud y el mejoramiento de la calidad de vida, a través del deporte, la recreación y la actividad física.

ARTÍCULO 3- Definiciones

Para la interpretación de esta ley, se entenderá lo siguiente:

- a) Cierre parcial: cierre de parte de la calzada de una vía pública con el fin de realizar actividades temporales, no permanentes, distintas de aquellas para las cuales fue diseñada la vía, cuya realización se concentre en el mismo sitio de forma continua durante todo el tiempo que dure la actividad y que se puede llevar a cabo de forma segura, manteniendo un paso regulado de vehículos en la parte de la vía que queda despejada.
- b) Coordinación interinstitucional: coordinación que deben tener las administraciones públicas involucradas en el otorgamiento de los permisos y servicios para la realización de eventos deportivos en las vías públicas

terrestres. Aquella administración pública, que para resolver requiera fotocopias, constancias, certificaciones, mapas o cualquier información que emita o posea otra entidad u órgano público, deberá coordinar con esta su obtención por los medios a su alcance, para no solicitarla al administrado.

c) Evento deportivo: evento que se realiza en las vías públicas y que se caracteriza por un afán competitivo, de comprobación, desafío o recreativo, expresado mediante el ejercicio corporal y mental. Bajo ninguna circunstancia este tipo de eventos deberá ser considerado un evento de concentración masiva, al no estar confinados a un lugar cerrado.

d) Evento de concentración masiva: evento temporal que reúne extraordinariamente a una cantidad de personas en espacios cerrados, bajo condiciones de aglomeración o hacinamiento, en espacios físicos abiertos o cerrados, que por sus características de sitio, estructurales y no estructurales suponen o hacen suponer un escenario de riesgo o de amenaza que obliga a medidas preventivas de control de uso del espacio y de la conducta humana.

e) Personas organizadoras del evento: persona física o jurídica a cuyo nombre fue expedido el permiso para el cierre temporal de vías, con la finalidad de llevar a cabo un evento deportivo de conformidad con esta ley.

f) Ruta cantonal: vía pública incluida dentro del cuadrante de un área que no está clasificada como travesía urbana de la red vial nacional, cuya administración le compete a la municipalidad de la localidad. Este concepto incluye toda la red vial del cantón.

g) Ruta nacional: rutas que conforman la red vial nacional, cuya administración le corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

h) Rutas nacionales primarias: red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia. Para su identificación sirve la codificación establecida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), que las numera del 1 al 99.

i) Salario base: monto equivalente al salario base mensual del "oficinista 1" que aparece en la relación de puestos de la ley de presupuesto ordinario de la República, de conformidad con lo regulado en la Ley 7337, de 5 de mayo de 1993.

#### ARTÍCULO 4- Uso de la vía pública

Es prohibido el cierre total o parcial de las vías públicas para fines distintos de los de circulación de peatones o vehículos, salvo que se cuente con un permiso previo otorgado por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito o la municipalidad, según corresponda.

Asimismo, se prohíbe el cierre de las vías públicas en cualquiera de sus modalidades o su utilización para la realización de actividades en las que medien únicamente fines o intereses publicitarios evidentes, que solo beneficien a las personas físicas o jurídicas que solicitan el permiso, o a terceros cuando se trate de particulares, sin un fin deportivo o recreativo real.

Para los efectos de la presente ley, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en conjunto con las federaciones deportivas y una representación de las personas organizadoras de eventos deportivos, para que elabore la lista de rutas nacionales primarias o sectores de estas, en las que no se otorgarán permisos para eventos deportivos en determinados horarios.

#### ARTÍCULO 5- Alcance de la ley y aplicación supletoria

Esta ley es aplicable a todas las administraciones públicas y personas que se vean involucradas en el procedimiento de otorgamiento de permisos, con la finalidad de realizar eventos deportivos en las vías públicas terrestres. Para la aplicación de esta ley, los eventos deportivos en vías públicas terrestres no serán considerados eventos de concentración masiva.

En lo no regulado en esta norma, se deberá aplicar supletoriamente la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012, y la Ley 8220, Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, de 4 de marzo de 2002.

### TÍTULO II

#### Policía de Tránsito y Policía Municipal

#### ARTÍCULO 6- Competencia

Le competará al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) el otorgamiento del permiso respectivo, cuando los eventos deportivos impliquen el cierre parcial o la utilización de rutas nacionales. Les corresponderá a las municipalidades el otorgamiento de los permisos para el cierre de las rutas cantonales. Sin embargo, cuando las rutas a cerrar o utilizar involucren tramos de carreteras, tanto nacionales como cantonales, la competencia para otorgar el permiso será, exclusivamente, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero deberá contar con el criterio previo de la respectiva municipalidad.

## ARTÍCULO 7- Seguridad vial del evento

Les corresponde a la Policía de Tránsito y a la Policía Municipal, respectivamente, ejercer las labores de control y vigilancia del tránsito en las rutas donde se realicen actividades con arreglo a esta ley. En estos casos, el Ministerio podrá requerir colaboración de la Policía Municipal.

Asimismo, deberán verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad en lo relativo a la materia de tránsito para los participantes de la actividad, así como los requisitos establecidos en cada permiso otorgado. En caso de la existencia de algún incumplimiento, se deberá impedir el desarrollo de la actividad, si su desarrollo implica un peligro para la vida o la salud de las personas participantes y asistentes del evento, sin perjuicio de las sanciones administrativas aplicables a las personas organizadoras.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) tomará todas las medidas necesarias para contar con los recursos humanos necesarios para garantizar la seguridad del evento deportivo, sin perjuicio de que las personas organizadoras de eventos deportivos puedan contratar servicios adicionales de seguridad privada.

### TÍTULO III

#### Requisitos para obtener el permiso de cierre parcial

## ARTÍCULO 8- Permisos

Las personas organizadoras del evento deberán contar con los permisos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el Ministerio de Salud y, cuando corresponda, con el permiso de la municipalidad respectiva. Para estos efectos, el Poder Ejecutivo deberá crear un único reglamento que establezca todos los requisitos que los organizadores de los eventos deportivos deberán presentar en ventanilla única. Bajo ninguna circunstancia se podrá requerir documentación o información adicional a la indicada en el respectivo reglamento.

## ARTÍCULO 9- Presentación única de documentos y coordinación interinstitucional

La documentación que debe presentar la persona que solicita el permiso no podrá ser requerida de nuevo por las administraciones públicas involucradas en el proceso de otorgamiento de dichos permisos, de conformidad con lo indicado en el artículo anterior. De igual manera, ninguna entidad, órgano o funcionario público podrá solicitar, al administrado, información que una o varias de sus mismas oficinas emitan o posean.

Los ministerios y las municipalidades, involucrados en los procesos para el otorgamiento de los permisos, deberán coordinar para que el administrado no deba aportar la documentación requerida más de una vez.

Las entidades o los órganos públicos, que tengan a su cargo la recaudación de sumas de dinero o el control de obligaciones legales que deban satisfacer o cumplir los administrados, deberán remitir o poner a disposición del resto de la administración, mensualmente o con la periodicidad que establezcan por reglamento, los listados donde se consignen las personas físicas o jurídicas morosas o incumplidas. Esta obligación únicamente se refiere a las entidades que requieran esa información para su funcionamiento o para los trámites que realizan.

#### ARTÍCULO 10- Presentación de documentos electrónicos

Las administraciones deberán disponer de los recursos necesarios para que el administrado pueda presentar todos los documentos e información por medios electrónicos o informáticos, de conformidad con la Ley 8454, Ley de Certificados, Firmas Digitales y Documentos Electrónicos, de 30 de agosto de 2005.

#### ARTÍCULO 11- Respeto de competencias

Las administraciones públicas no podrán cuestionar ni revisar los permisos emitidos para el cierre temporal de vías públicas terrestres, de conformidad con lo establecido en la presente ley, salvo lo relativo al régimen de nulidades.

#### ARTÍCULO 12- Obligación de informar sobre el trámite

Las administraciones públicas se encuentran obligadas a proveer, a la persona que gestiona el permiso, toda la información sobre los trámites y requisitos que se realicen en la respectiva unidad administrativa o dependencia.

Las oficinas de información al ciudadano, de las instituciones, serán las encargadas de explicarle a la persona que solicita el permiso los requisitos y el procedimiento respectivo. En caso de no contar con esta oficina, la institución deberá designar un departamento o una persona para este fin.

#### ARTÍCULO 13- Plazo para resolver y presentación de documentos

Las administraciones deberán resolver sobre los permisos solicitados en un plazo máximo de treinta días naturales. Sin embargo, cuando se determine que la información aportada por el administrado es incompleta o carece de claridad, se le deberá prevenir para que, en el plazo máximo de diez días hábiles, cumpla con lo solicitado, por lo que se entenderá interrumpido el plazo otorgado para resolver.

#### ARTÍCULO 14- Límites temporales para la solicitud del permiso

Con la finalidad de planificar e iniciar el trámite para la solicitud del permiso en un tiempo prudente, la persona organizadora del evento deportivo podrá iniciar los respectivos trámites en el momento que considere oportuno y a más tardar dos meses antes de la fecha en la que se realizará el evento deportivo.

**ARTÍCULO 15- Silencio positivo**

Si vencido el plazo establecido en el artículo 13, las administraciones respectivas no han resuelto sobre el permiso, se tendrá por otorgado sin más trámite. Ninguna administración pública podrá desconocer o rechazar la aplicación del silencio positivo, que operará de pleno derecho, sin perjuicio de que la administración pueda declarar la nulidad absoluta o recurrir a la jurisdicción contencioso administrativa para la declaratoria de lesividad, según corresponda, de conformidad con la Ley 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978, y la Ley 8508, Código Procesal Contencioso Administrativo, de 28 de abril de 2006.

**TÍTULO IV****Costo operativo de la Policía de Tránsito****ARTÍCULO 16- Costo operativo de la Policía de Tránsito**

En caso de eventos deportivos que requieran para su realización la utilización y/o el cierre de vías en rutas nacionales, cantonales o mixtas, el Departamento de Operaciones Policiales de Tránsito de la Dirección General de Policía de Tránsito (DGPT) y la municipalidad, según corresponda, establecerán un monto a manera de costo del operativo, que deberá ser cancelado por el solicitante luego de que se le notifique la viabilidad del permiso solicitado y previo a la formalización de este.

Este costo operativo deberá incluir la suma de todos los costos por la utilización de oficiales, vehículos, así como cualquier otro costo implicado en la operación, incluyendo los derivados del pago de horas extra a los oficiales y cualquier otro derecho laboral que les corresponda.

El ministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT), vía resolución justificada, podrá exonerar, a solicitud del interesado, el pago descrito en esta norma, siempre que se acredite la gratuidad de la actividad.

La totalidad de los recursos correspondientes al cobro del costo operativo deberán incorporarse al presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de la municipalidad, según corresponda.

**TÍTULO V****Responsabilidad de los funcionarios públicos y de las personas organizadoras de los eventos deportivos****ARTÍCULO 17- Sanción por falta de coordinación**

Serán sancionados con suspensión sin goce de salario o dietas, las personas que ocupen los cargos de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, la Dirección General de la Salud, la Dirección General de la Fuerza Pública y el alcalde de la zona donde se realice el evento deportivo, cuando se incumpla con lo establecido en el artículo 9 de la presente ley, de conformidad con los siguientes parámetros:

- a) De tres a ocho días de suspensión, ante el primer incumplimiento.
- b) De ocho días a un mes, ante el segundo incumplimiento.
- c) De un mes a dos meses, ante el tercer incumplimiento.

#### ARTÍCULO 18- Régimen de responsabilidad del funcionario

Para los efectos de la presente ley, serán aplicables las sanciones establecidas en la Ley 8220, Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, de 4 de marzo de 2002.

#### ARTÍCULO 19- Incumplimiento de las condiciones

Se impondrá una multa de uno a diez salarios base, sin perjuicio de las sanciones conexas, a las personas organizadoras de eventos que incumplan con alguna de las condiciones de seguridad o con los requisitos establecidos en el permiso otorgado, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 de esta ley. Para la determinación de la multa deberá tomarse en cuenta la gravedad del incumplimiento y la magnitud del evento.

#### ARTÍCULO 20- Responsabilidad de terceros

Las personas organizadoras del evento deportivo, para el cual se extendió el permiso, serán responsables por todos los daños que se ocasionen a consecuencia de la preparación o realización de la actividad.

#### ARTÍCULO 21- Limpieza de las vías públicas

Las personas organizadoras del evento serán responsables de limpiar el área utilizada una vez que el evento haya finalizado, retirando de ella todas las estructuras, los equipos y los desechos que obstaculicen el libre tránsito y que afecten negativamente el ornato del lugar. En caso de incumplimiento, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) o la municipalidad respectiva, según se trate de vías nacionales o cantonales, sancionarán a las personas organizadoras con una multa de diez salarios base, sin perjuicio de las sanciones conexas.

No se otorgarán nuevos permisos a las personas organizadoras de eventos deportivos que, al momento de la solicitud del permiso respectivo, se encuentren sancionadas conforme al presente artículo y no hayan pagado.

### TÍTULO VI Reformas de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial

ARTÍCULO 22- Se reforman los artículos 131 y 232 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012. Los textos son los siguientes:

**Artículo 131- Cierre o clausura de vías sin autorización**

Se prohíbe clausurar, total o parcialmente, las vías públicas o usarlas para fines distintos de los de circulación de peatones o vehículos, salvo que se proceda en virtud de un permiso escrito dado con anterioridad por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. En caso de vías bajo la jurisdicción municipal, bastará una comunicación formal del municipio a la Dirección General de Tránsito para su debida coordinación. Para el caso de eventos deportivos en vías públicas terrestres, se aplicará lo establecido en ley especial.

[...]

**Artículo 232- Fijación de tarifas por cursos y licencias**

El Poder Ejecutivo, mediante decreto, fijará las tarifas a pagar por concepto de derechos de licencias de conducir, matrícula de cursos de educación vial, exámenes médicos o prácticos y otros servicios que preste la Policía de Tránsito, Ingeniería de Tránsito, Educación Vial y el propio Consejo de Seguridad Vial (Cosevi). En el caso de los servicios por eventos deportivos en vías públicas terrestres se atenderá a lo establecido en ley especial.

## TÍTULO VII Disposiciones finales y transitorias

**ARTÍCULO 23- Reglamentación**

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo de dos meses, contado a partir de la publicación de la presente ley. Dicho reglamento deberá contener todos los trámites que involucren a todas las distintas administraciones públicas y concentrarlos en una única ventanilla.

**TRANSITORIO ÚNICO-** Durante el plazo de dos meses otorgado al Poder Ejecutivo para emitir la reglamentación de esta ley, los requisitos a solicitar para la realización de eventos deportivos en vías públicas terrestres serán los establecidos en el Decreto Ejecutivo N.º 40864 MOPT, vigente en diciembre de 2019.

Antes de la promulgación del reglamento de la presente ley y de conformidad con el artículo 361 de la Ley 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978, el Poder Ejecutivo deberá otorgar audiencia previa a las federaciones deportivas, así como a las cámaras organizadoras de eventos deportivos formalmente inscritas, para que expongan su parecer.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los cuatro días del mes de noviembre del año dos mil veinte.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO



Eduardo Newton Cruickshank Smith  
**Presidente**



Ana Lucía Delgado Orozco  
**Primera secretaria**



Carlos Luis Avendaño Calvo  
**Primer Prosecretario**

---

**Dado en la Presidencia de la República, San José, a los diecinueve días del mes de noviembre del año dos mil veinte.**

**EJECÚTESE Y PUBLIQUESE.**

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—El Ministro del Deporte, Hernan Solano Venegas.—1 vez.—  
( L9920 - IN2020505541 ).

## PROYECTOS

### **REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 18, 19 Y 20 Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 20 BIS A LA LEY DE PATENTES DE INVENCIÓN, DIBUJOS Y MODELOS INDUSTRIALES Y MODELOS DE UTILIDAD, Nº 6867 DE 25 DE ABRIL DE 1983. LEY PARA ACTUALIZAR LA REGULACIÓN SOBRE LICENCIAS OBLIGATORIAS EN BENEFICIO DE LA SALUD PÚBLICA.**

Expediente Nº 22.306

#### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Mediante este proyecto de ley se pretende ordenar, actualizar y modernizar las regulaciones sobre licencias obligatorias contenidas en la Ley de Patentes de Invención, Dibujos y Modelos Industriales y Modelos de Utilidad (Nº 6867 de 25 de abril de 1983 y sus reformas), con la finalidad de fortalecer la protección del derecho humano a la salud y facilitar el acceso oportuno a los medicamentos para toda la población costarricense. Para estos efectos, se busca remozar dichas regulaciones, con base en los criterios técnicos más actualizados a nivel mundial, a fin de aprovechar al máximo las flexibilidades que contienen los distintos instrumentos internacionales suscritos por nuestro país, en aras de resguardar la salud pública, tomando en cuenta especialmente las necesidades de las personas más vulnerables.

Este tema adquiere la mayor relevancia en momentos en que Costa Rica enfrenta las consecuencias negativas de la pandemia del COVID-19. Hoy más que nunca se hace visible la necesidad de que el Estado costarricense cuente con todos los instrumentos disponibles en el ordenamiento jurídico internacional para proveer oportunamente a toda su población de nuevos medicamentos en condiciones adecuadas de cantidad y calidad.

Las patentes son derechos de propiedad intelectual (DPI) por medio de los cuales se otorga al titular de una invención nueva, útil y de aplicación industrial, la exclusividad sobre su producción, uso y comercialización, por un plazo determinado. Se trata de un “monopolio temporal” que el Estado concede a quién ha desarrollado dicha invención -o adquirido los derechos sobre la misma- de manera que únicamente el titular de la patente puede fabricar o vender la invención, salvo que autorice a terceros a hacerlo mediante el otorgamiento de una licencia contractual.

A su vez, mediante las licencias obligatorias, la autoridad gubernamental puede autorizar a un tercero a utilizar la invención patentada sin el consentimiento del

titular de la patente. Cuando esto ocurre, por lo general, la tercera persona autorizada a utilizar la invención, debe compensar al titular de la patente mediante el pago de una retribución justa y razonable.

Las licencias obligatorias son una excepción a los derechos de exclusividad derivados de la patente, que se pueden adoptar cuando su titular abusa de la posición de poder que le confiere dicha exclusividad (prácticas anticompetitivas), para corregir situaciones anómalas que afectan la disponibilidad de la invención patentada en el mercado o el desarrollo industrial, o ante situaciones de emergencia o por otras razones de interés público o utilidad pública, como ocurre cuando se requiere garantizar el acceso de la población a los medicamentos u otros productos patentados necesarios para proteger la vida o la salud de las personas.

El monopolio temporal en la producción y comercialización de un producto que se confiere través de las patentes de invención se suele justificar en la necesidad de retribuir e incentivar las inversiones en investigación y desarrollo requeridas para desarrollar nuevos productos de utilidad para la población, actividades que implican costos y riesgos elevados. Sin embargo, también se contraargumenta que dicho monopolio implica un poder excesivo para su titular en la fijación de los precios de los productos patentados y en la limitación de la competencia de productos genéricos, lo que, a su vez, se ha traducido en precios excesivos para las personas consumidoras<sup>1</sup> y ganancias desmedidas para el titular de la patente, superando con creces los costos de la inversión inicial.<sup>2</sup> Además, la evidencia empírica muestra que endurecer la regulación sobre patentes no necesariamente ha aumentado el potencial innovador.<sup>3</sup>

---

1 Incluso en la Cuarta Conferencia Ministerial de la OMC, realizada en 2001, según consta en la “Declaración relativa al acuerdo sobre los ADPIC y la salud pública”, la OMC reconoció expresamente las preocupaciones respecto a los efectos de la propiedad intelectual sobre los precios, así, el punto tercero de la Declaración indica: “[r]econocemos que la protección de la propiedad intelectual es importante para el desarrollo de nuevos medicamentos. Reconocemos asimismo las preocupaciones con respecto a sus efectos sobre los precios.”

Además, existe evidencia que muestra que los precios de los medicamentos decrecen significativamente tras la expiración de las patentes, lo que indica el efecto de tales patentes en el aumento de precios a los consumidores. Ver Vondeling (Vondeling), Cao (Qi), Postma (Maarten), Rozenbaum (Mark), “*The Impact of Patent Expiry on Drug Prices: A Systematic Literature Review*”, Applied Health Economics and Health Policy. 2018: 16, 653–660.

También existe evidencia de la correlación positiva entre la aplicación de patentes a los productos farmacéuticos y el gasto agregado que realizan los países en estos productos. Ver Jung (Youn) y Kwon (Soonman), “*How Does Stronger Protection of Intellectual Property Rights Affect National Pharmaceutical Expenditure? An Analysis of OECD Countries*”, International Journal of Health Services. 2018: 48(4), 685-701.

2 Se ha identificado, por ejemplo, que en el caso de medicamentos no es probable que la protección mediante patentes genere la creación de capacidades de innovación en países en desarrollo y que es poco probable que las patentes fomenten el desarrollo de productos destinados a países en desarrollo, dadas las limitaciones económicas de sus ciudadanos y ciudadanas para pagar altos precios por los medicamentos. Ver Kuosmanen (Lauri), “*TRIPS and Pharmaceutical Patents: Effects on Access to Essential Medicine and Innovation*”, Tesis para optar por grado de “Bachelor of Business Administration” por la Helsinki Metropolia University of Applied Sciences, 2016.

3 “[...] el número de patentes farmacéuticas presentadas en la Oficina de Patentes y Marcas Registradas de los Estados Unidos (USPTO) ha disminuido después del cumplimiento de los ADPIC tanto en países de ingresos bajos como medios. Sin embargo, la disminución es mayor en los países

Esta discusión es particularmente sensible cuando las patentes se aplican sobre productos esenciales para las personas, como las medicinas<sup>4</sup>, productos de los que no es posible prescindir porque son necesarios para proteger la salud e incluso salvar la propia vida. En estos casos, los factores que generan precios prohibitivos o la ausencia de pluralidad de oferentes de un determinado principio activo, adquieren especial trascendencia. El experto Carlos Correa, sintetiza esta controversia de la siguiente manera:

*“Pero los DPI tienen costos de precio y de competencia. En el sector de la salud, donde la falta de acceso asequible al tratamiento o a los productos farmacéuticos puede tener consecuencias de vida o muerte, las condiciones que determinan el acceso a las medicinas, y entre ellas el precio, son cuestiones críticas, sobre todo para los segmentos de ingresos bajos de la población. Aun reconociendo que los DPI no son el único factor pertinente, parece claro que la manera en que se establezcan y apliquen los DPI puede tener un impacto significativo en el acceso a las medicinas. Por lo tanto, todo régimen de DPI debe establecer un equilibrio entre la creación de incentivos a la innovación y el interés de los consumidores en que los bienes protegidos estén disponibles y accesibles.”<sup>5</sup>*

Las preocupaciones en torno a este tema se agudizaron con la aprobación y entrada en vigencia del “Acuerdo sobre Aspectos de Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio” (ADPIC), adoptado en 1994, en el Acta Final de la Ronda de Uruguay de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Este tratado internacional, ratificado por Costa Rica, impuso a todos los países integrantes de la OMC una serie de obligaciones relacionadas con la regulación de las patentes de invención en su legislación interna. Dentro de estas obligaciones destacan la extensión del plazo de duración de las patentes a veinte años y la ampliación de la obligación de otorgar patentes a todos los productos y ramas de la industria, incluyendo los medicamentos y demás productos farmacéuticos, que hasta ese

---

*de ingresos medios altos y medios bajos que en los países de ingresos bajos. El fenómeno de la baja actividad de las patentes tiene una tendencia cada vez más descendente en los países de ingresos bajos y medianos. Por lo tanto, la hipótesis que sostiene que unos derechos de patente más sólidos aumentarían el potencial innovador no parece ser cierta, lo que plantea serias preocupaciones sobre la asequibilidad de traer patentes al sector farmacéutico.”* (traducción libre) (Pandey (Ekta) y Sourabh (Paul), “Patent implications in the pharmaceutical industry: Are static high prices leading to dynamic innovations?”, International Journal of Risk & Safety in Medicine. 2019; 30(3):179-192).

4 Considérese, respecto a la industria farmacéutica, que se ha identificado que, entre 2000 y 2018, la rentabilidad de 35 grandes compañías farmacéuticas, es significativamente superior al de otras 357 grandes compañías no-farmacéuticas que forman parte del S&P 500. Estas compañías farmacéuticas, entre el 2000 y el 2018, reportaron ingresos acumulados de \$ 11,5 billones, ganancias brutas de \$ 8,6 billones, EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de \$ 3,7 billones e ingresos netos de \$ 1,9 billones. Ver Ledley (Fred), McCoy (Sarah), Vaughan (Gregory), y Galkina (Ekaterina), “Profitability of Large Pharmaceutical Companies Compared With Other Large Public Companies”, JAMA. 2020;323(9):834–843.

5 Correa (Carlos), “Integrando la Salud Pública en la Legislación sobre Patentes de los Países en Desarrollo”, South Centre, 2001, p. 3.

momento habían sido excluidos de la concesión patentes por muchos países, para evitar que se afecte su accesibilidad.

El conflicto llegó a tal punto que naciones como Sudáfrica denunciaron una afectación severa en el acceso a las medicinas para sus habitantes, hasta poner en riesgo la lucha global contra graves epidemias:

*“Después de la adopción del Acuerdo sobre los ADPIC, surgieron problemas debido, en gran medida, al costo prohibitivo de los medicamentos antiretrovirales patentados así como también debido a los medicamentos utilizados en el tratamiento de infecciones oportunistas. Los precios elevados de estos medicamentos comprometieron seriamente la capacidad de los gobiernos, las comunidades y de otros agentes del sector sanitario de los países en desarrollo de controlar de manera eficaz la epidemia del VIH/SIDA. Esta disparidad a nivel de costo aseguraba prácticamente que la mayoría de los enfermos en estos países tendría escaso o ningún acceso a los mejores tratamientos disponibles”<sup>6</sup>.*

Un punto de inflexión en esta discusión se produjo en la Cuarta Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC), celebrada en Doha, Qatar, con la adopción de la *“Declaración de Doha relativa al Acuerdo de los ADPIC y la Salud Pública”*, conocida como Declaración de Doha, el 14 de noviembre de 2001.

Esta Declaración, suscrita también por nuestro país, constituyó un triunfo significativo de las naciones en vías de desarrollo en la lucha por garantizar la protección del derecho a la salud y el acceso de sus habitantes a los medicamentos esenciales. En ella los países miembros de la OMC afirmaron que el Acuerdo ADPIC *“puede y deberá ser interpretado y aplicado de una manera que apoye el derecho de los Miembros de la OMC de proteger la salud pública y, en particular, de promover el acceso a los medicamentos para todos”*, y específicamente sobre las medidas que pueden adoptarse para alcanzar este objetivo reconocieron que *“cada Miembro tiene el derecho de conceder licencias obligatorias y la libertad de determinar las bases sobre las cuales se conceden tales licencias”* (párrafo 5.b).

En este sentido, por medio de la presente iniciativa se busca incorporar expresamente en nuestra legislación la protección de la salud pública, incluyendo el acceso a las medicinas, como causal o motivo que justifica el otorgamiento de licencias obligatorias, en concordancia con los principios derivados de la Declaración de Doha y las recomendaciones varios proyectos de “leyes modelo” elaboradas por expertos internacionales sobre las diversas alternativas que existen para materializar dichos principios en las legislaciones nacionales.<sup>7</sup>

---

6 Musungu (Sisule), Villanueva (Susan), Blasetti (Roxana) *“Cómo utilizar las Flexibilidades previstas en el Acuerdo sobre los ADPIC para proteger la Salud Pública mediante Marcos Generales de Cooperación Sur-Sur”*, South Centre, 2004, pp. 9-10.

7 Third World Network, *“Manual of Good Practices in Public-Health- Sensitive Policy Measures and Patent Laws”*, 2005, pp. 69-71. Correa (Carlos), op cit, pp. 114-116.

Las licencias obligatorias existen en la legislación internacional desde hace muchos años (desde 1623 en el Reino Unido mediante la legislación antimonopolios)<sup>8</sup> y han sido los países desarrollados los que históricamente han hecho un mayor uso de este instrumento: *“Estados Unidos es probablemente el país que posee una experiencia más abundante en la concesión de licencias obligatorias para remediar prácticas anticompetitivas y para uso gubernamental, incluida la seguridad nacional. Se han concedido más de un centenar de licencias de esta clase (Scherer, 1998), sobre patentes presentes y futuras. Generalmente se ha exigido a los concesionarios el pago de una regalía razonable (...) pero en ocasiones se ha concedido la licencia obligatoria libre de regalías. En algunos casos, además se requirió que el titular de la patente pusiera los resultados de la investigación a disposición de otros miembros de la industria, o transfiriese los conocimientos técnicos.”*<sup>9</sup>

Sin embargo, los países en vías de desarrollo que en la actualidad podrían necesitar con mayor urgencia recurrir a las distintas excepciones y flexibilidades que otorgan los tratados internacionales para resguardar los derechos fundamentales de su población, a menudo no utilizan estos mecanismos por deficiencias, vacíos y limitaciones de su legislación interna. Esta situación es totalmente contraproducente, pues, como lo han determinado múltiples estudios a nivel internacional, la existencia de una legislación robusta que contemple la posibilidad de aplicar licencias obligatorias es determinante para favorecer la competencia y evitar el abuso de los derechos de patentes, aun cuando dichas licencias no lleguen a ser aplicadas:

*“Pero los observadores están de acuerdo en que la mera potestad de concederlas promueve por sí sola cierto grado de competencia, y en que, por lo tanto, el impacto de los mecanismos de concesión no se puede medir por el número de licencias concedidas. Así, Ladas (1975) ha señalado que “el valor práctico de que en la ley de patentes estén previstas las licencias obligatorias estriba en que esa amenaza suele inducir la concesión de licencias contractuales en términos razonables, con lo cual se logra el objetivo de una explotación efectiva de la invención”.*<sup>10</sup>

En sentido contrario, puede afirmarse que una legislación deficiente u omisa que haga imposible la utilización de licencias obligatorias es un incentivo para los precios excesivos y otras prácticas abusivas en la rama de la industria de que se trate. Por eso, varios países han incorporado expresamente en su legislación interna la posibilidad de otorgar licencias obligatorias para resguardar la salud pública y el acceso a las medicinas, tal como se pretende con este proyecto de ley.

---

**8** Musungu (Sisule), Villanueva (Susan), Blasetti (Roxana), op cit, p. 13.

**9** Correa (Carlos), op cit, p. 103.

**10** Correa (Carlos), op cit, p. 106.

En Francia, el Código de Propiedad Intelectual establece que podrá otorgarse una licencia obligatoria cuando *“el interés de la salud pública lo demande”* en caso de que medicamentos patentados *“solo estén disponibles para el público en cantidad o calidad insuficientes o a precios anormalmente elevados”* (Ley No. 92-597 de 1 de julio de 1992, artículo 613-16). También la legislación de Israel contempla expresamente la posibilidad de conceder una licencia obligatoria *“para garantizar la disponibilidad para el público de una cantidad razonable de un producto susceptible de ser utilizado como un medicamento o para fabricar un medicamento”*. En el caso de Brasil, la legislación federal incluye de forma explícita dentro de la definición de *“casos de interés público”* que justifican la concesión de licencias obligatorias *“la protección de la salud pública”* y la *“satisfacción de las necesidades nutricionales de la población”* (Decreto 3201/99)<sup>11</sup>

En nuestro país, si bien la legislación debe y puede mejorarse, la jurisprudencia de la Sala Constitucional ha reconocido de forma categórica la importancia de las licencias obligatorias como instrumento necesario para proteger la salud de la población y garantizar su acceso a los medicamentos: *“(…) basta para la Sala que existan dichos instrumentos para atenuar el impacto del posible aumento de precios de los medicamentos y garantizar su efectivo acceso, sin que se descuide el derecho constitucional del inventor. Aun cuando la Defensoría critica el mecanismo de “licencias obligatorias” por cuanto señala que no se ha definido la forma en que los Estados deberán declarar la “emergencia nacional” para utilizarlas, ello no es más que una ventaja para nuestro país, pues tiene un mayor grado de discrecionalidad siempre y cuando esté amparado en razones objetivas. Por supuesto dichas medidas deben ser necesarias y fundamentadas de cara al interés público, pues de lo contrario se estaría limitando derechos de rango constitucional (propiedad intelectual) sin que exista justificación. Ello evidencia amplias facultades otorgadas al Estado costarricense, para adoptar medidas en caso que estime que se está ocasionando un perjuicio al sistema de salud brindado por la Caja Costarricense de Seguro Social, y de ahí radica la importancia de que asuma su compromiso respetuoso de los derechos fundamentales de las personas.”* (Sala Constitucional Voto N° 2007-9469)

Otro objetivo fundamental de la presente iniciativa es ordenar y estructurar adecuadamente las normas legales que regulan la aplicación de licencias obligatorias en nuestro país, precisando conceptos, diferenciando las normas sustantivas de los procedimientos y llenando vacíos que actualmente dificultan su correcta aplicación.

En efecto, si se analiza la regulación sobre licencias obligatorias contenida en los artículos 18, 19 y 20 de la Ley de Patentes vigente (N° 6867) se pueden constatar las limitaciones anteriormente apuntadas. El artículo 18 regula en sus primeros cuatro incisos el supuesto de falta o insuficiencia de explotación industrial de una patente (cuando el titular de derechos exclusivos sobre una invención no abastece el mercado interno en un plazo razonable), que es uno de los casos en los que

---

<sup>11</sup> Third World Network, op cit, pp. 82-83.

procede la aplicación de licencias obligatorias. Sin embargo, a partir del inciso 5), dicho artículo desarrolla el procedimiento para el trámite y concesión de licencias obligatorias en general, incluyendo lo relativo a la revisión y modificación de las licencias. Además la norma mezcla normas sustantivas sobre los requisitos y condiciones para otorgar las licencias con aspectos de procedimiento. Estas normas serían aplicables a todos los casos de licencias obligatorias, no solo a la falta de explotación industrial.

De seguido, los artículos 19 y 20 hacen referencia a otros casos en los que procede la aplicación de licencias obligatorias. El artículo 19 combina los casos de “patentes dependientes” (cuando no es posible explotar una invención sin infringir otra patente y el titular de esta última se niega a negociar) y de prácticas anticompetitivas, aunque se trata de supuestos de naturaleza bastante distinta, pues en este último caso la licencia obligatoria opera como un mecanismo remedial –incluso sancionatorio- para corregir conductas ilegales en las que el titular de la patente ha abusado de los derechos exclusivos que le confiere dicha patente para incurrir en actos de competencia desleal o prácticas monopolísticas. Por su parte, el artículo 20 regula el supuesto de las licencias de utilidad pública dictadas por el Poder Ejecutivo, que abarcaría aquellos casos en los que la licencia obligatoria se otorga para atender una necesidad de la colectividad, una situación de emergencia u otro motivo de interés público.

En ambos casos, estos artículos también confunden regulaciones sustantivas sobre los requisitos para otorgar estas licencias y sus características, términos y condiciones con los procedimientos para tramitar dicho otorgamiento. Asimismo, adolecen de falta de claridad sobre los pasos a seguir e importantes vacíos que deben ser llenados vía interpretación por los operadores jurídicos, lo que indudablemente no facilita su correcta aplicación.

El Comité Permanente sobre el Derecho de Patentes de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI) ha advertido que una de las mayores dificultades que enfrenta el uso de licencias obligatorias por parte de países en vías de desarrollo que requieren de este instrumento es la existencia de ambigüedad e incertidumbre en las legislaciones nacionales. Indican: *“No cabe duda de que la claridad de la legislación, un alcance suficiente en la aplicación de la normativa, unos procedimientos administrativos y judiciales simplificados y transparentes, y un proceso decisorio claro influyen positivamente en el uso del ordenamiento jurídico nacional por las distintas partes interesadas. Algunas publicaciones académicas hacen referencia a estos aspectos por lo que al uso de las licencias obligatorias se refiere.”*<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Comité Permanente sobre el Derecho de Patentes de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, *“Proyecto de Documento de Referencia sobre la Excepción Relativa a la Concesión de Licencias Obligatorias”*, 2019, p. 58. Disponible en [https://www.wipo.int/edocs/mdocs/scp/es/scp\\_30/scp\\_30\\_3-main1.pdf](https://www.wipo.int/edocs/mdocs/scp/es/scp_30/scp_30_3-main1.pdf)

De hecho dicho Comité ha destacado en sus informes que precisamente Costa Rica es uno de los países que han reconocido expresamente las dificultades y limitaciones existentes en su legislación para la aplicación de licencias obligatorias: *“Por ejemplo, si bien pueden encontrarse disposiciones en materia de licencias obligatorias en un gran número de países, se observó que en muchos de ellos los aspectos procedimentales relacionados con dichas licencias no se explican con detalle en los ordenamientos jurídicos nacionales o, al menos, son difíciles de encontrar. Esta cuestión se puso de relieve en la comunicación de Costa Rica, que señaló que la dificultad para el Registro de la Propiedad Industrial radica en determinar el procedimiento para examinar las condiciones en las que puede concederse la licencia, la limitación del alcance de la misma, su duración y la remuneración económica que debe percibir el titular del derecho.”*<sup>13</sup>

Por medio de la presente propuesta de reforma se busca corregir estos problemas, reordenando lógicamente las regulaciones sobre licencias obligatorias contenidas en la Ley de Patentes. En el artículo 18 se plantea la necesidad de separar las regulaciones sustantivas sobre la falta o insuficiencia de explotación industrial de una patente de las regulaciones propiamente dichas sobre licencias obligatorias, las cuales pasarían al artículo 19. En este numeral, además de definir con claridad el concepto de licencia obligatoria se propone enlistar los distintos supuestos en los que cabe su aplicación, agregando la reforma ya explicada para reforzar la protección de la salud pública y el acceso a medicamentos para la población. A su vez, en el artículo 20 se propone regular de forma clara y precisa las normas sustantivas sobre los alcances, características y condiciones de las licencias obligatorias. Se trata de aspectos medulares como las actividades autorizadas por la licencia y sus limitaciones, su plazo de duración, la remuneración al titular de la patente y los criterios para su definición.

Sobre el tema de la remuneración, el Comité Permanente sobre el Derecho de Patentes de la OMPI indica que *“por lo general, las leyes nacionales establecen que se pagará al titular de la patente una remuneración o compensación “razonable”, “suficiente” o “justa”, cuyo monto que se determinará teniendo en cuenta “las particularidades de cada caso individual” o “las circunstancias de cada caso” y “el valor económico de la autorización” o “el valor económico de la licencia”.* Además, destaca que algunos países, contemplan para la definición de la remuneración de licencias obligatorias una serie de criterios que es pertinente considerar, a saber: *“su nivel de desarrollo y el grado de urgencia en términos humanitarios y de salud pública”* y los *“factores humanitarios o no-comerciales pertinentes para la concesión de la licencia”.* Como ejemplos de legislación comparada sobre el particular se destacan los siguientes: *“Véanse el artículo 21.08 de la Ley de Patentes del Canadá, los artículos 72E y 72J de la Ordenanza de Patentes de Hong Kong (China), el artículo 177 de la Ley de Patentes de Nueva Zelanda de 2013, y el artículo 40e,*

---

<sup>13</sup> Comité Permanente sobre el Derecho de Patentes de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, op cit, p. 58.

*párrafo 5, de la Ley Federal sobre Patentes de Invención de Suiza (estado a fecha de 1 de abril de 2019).”<sup>14</sup>*

Por último, se propone la adición de un nuevo artículo 20 bis a la Ley N° 6867 para regular con mayor amplitud y precisión los procedimientos a seguir para el otorgamiento de licencias obligatorias, así como su modificación o eventual cancelación o revocatoria. Para estos efectos, se desarrollan aspectos medulares como el órgano competente para otorgar la patente, la forma de iniciar el procedimiento y los plazos para su conclusión, el procedimiento para fijar la remuneración al titular de la patente y resolver controversias al respecto, y las regulaciones específicas para casos de naturaleza particular, como la intervención de la Comisión para Promover la Competencia (Coprocom) cuando se trate de licencias para remediar prácticas anticompetitivas o la participación de la Caja Costarricense del Seguro Social y el Ministerio de Salud en el caso de licencias para proteger la salud pública.

En virtud de las razones y consideraciones anteriormente expuestas, someto a conocimiento de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley para su estudio y pronta aprobación por parte de los señores diputados y las señoras diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 18, 19 Y 20 Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 20 BIS A LA LEY DE PATENTES DE INVENCIÓN, DIBUJOS Y MODELOS INDUSTRIALES Y MODELOS DE UTILIDAD, N° 6867 DE 25 DE ABRIL DE 1983. LEY PARA ACTUALIZAR LA REGULACIÓN SOBRE LICENCIAS OBLIGATORIAS EN BENEFICIO DE LA SALUD PÚBLICA.**

ARTÍCULO 1- Se modifican los artículos 18, 19 y 20 de la Ley de Patentes de Invención, Dibujos y Modelos Industriales y Modelos de Utilidad, N° 6867 de 25 de abril de 1983 y sus reformas, que se leerán de la siguiente manera:

Artículo 18- Falta o insuficiencia de explotación industrial.

1- La concesión de una patente conlleva la obligación de explotarla en Costa Rica, en forma permanente y estable, de modo que el mercado sea abastecido conveniente y razonablemente dentro del plazo de tres años, contados a partir de la concesión de la patente o de cuatro años, contados a partir de la solicitud de la patente, según sea el plazo más largo. Tampoco podrá interrumpirse la explotación por más de un año.

---

<sup>14</sup> Comité Permanente sobre el Derecho de Patentes de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, op cit, p. 28.

2- Para efectos del inciso anterior del presente artículo, se considerarán formas de explotación, entre otras, la producción local y la importación lícita de productos.

3- Vencidos los plazos a que se refiere el inciso 1 de este artículo, cualquier persona podrá solicitar la concesión de una licencia obligatoria por falta de explotación, durante el año siguiente. En caso de que la concesión de la licencia obligatoria no sea suficiente para enmendar la falta de uso de la patente, se declarará la caducidad de la patente. Ninguna acción de caducidad o de revocación de una patente podrá entablarse antes de la expiración de un plazo de dos años, contado a partir de la concesión de la primera licencia obligatoria.

#### Artículo 19- Licencias obligatorias.

Las licencias obligatorias facultan a un tercero a utilizar o explotar una invención patentada sin la autorización de su titular o licenciataria. Se concederán licencias obligatorias no exclusivas en cualquiera de los supuestos siguientes:

4- Cuando lo exijan razones calificadas y debidamente motivadas de extrema urgencia o emergencia nacional u otras razones de interés público o utilidad pública, incluyendo razones de seguridad nacional;

5- Cuando haya razones de salud pública que lo requieran, por ejemplo para asegurar la disponibilidad de medicamentos esenciales para la población o cuando sea requerido por la Caja Costarricense del Seguro Social, mediante solicitud debidamente motivada, para suministrar a la población bienes y servicios necesarios para garantizar su derecho a la salud pública y la seguridad social;

6- Cuando la patente no sea explotada o sea insuficientemente explotada en el país según lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley;

7- Para remediar prácticas anticompetitivas, cuando la Comisión para Promover la Competencia (Coprocom) determine que el titular o el licenciataria de la patente ha incurrido en dichas prácticas. Para estos efectos, se considerarán prácticas anticompetitivas, entre otras, las siguientes:

- a) La fijación de precios excesivos o discriminatorios de los productos patentados.
- b) La falta de abastecimiento del mercado en condiciones comerciales razonables.
- c) El entorpecimiento de actividades comerciales o productivas.
- d) Las prácticas monopolísticas tipificadas en la Ley N.º 7472, Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, de 20 de diciembre de 1994 y sus reformas.

8- En el caso de patentes dependientes, si la invención reivindicada en una patente no puede explotarse industrialmente en el país sin infringir una patente

anterior o cuando la explotación o explotación eficiente de cualquier otra invención patentada se encuentre impedida, o injustificablemente comprometida sin infracción de otra patente y el titular de esa patente se haya negado a conceder una licencia voluntaria en términos y condiciones comerciales razonables; se otorgará una licencia obligatoria, a petición del titular de la segunda patente, de su licenciataria o el beneficiario de una licencia obligatoria sobre la patente posterior, con sujeción a las siguientes condiciones:

- a) La invención reivindicada en la segunda patente ha de suponer un avance técnico relevante, de importancia económica considerable con respecto a la invención reivindicada en la primera patente.
- b) El titular de la primera patente tendrá derecho a una licencia cruzada en condiciones razonables, para explotar la invención reivindicada en la segunda patente.
- c) No podrá cederse el uso autorizado de la primera patente sin la cesión de la segunda patente.

Artículo 20- Términos y condiciones de las licencias obligatorias.

1- Las licencias obligatorias se podrán conceder para producir en el país o para importar el producto patentado o un producto obtenido directamente mediante un procedimiento patentado. Dichas licencias se extenderán a las patentes relativas a los componentes y procesos que permitan la explotación de la invención. El uso de las licencias obligatorias se destinará principalmente al abastecimiento del mercado interno, salvo en los casos de licencias por prácticas anticompetitivas, según lo dispuesto en el inciso 4) del artículo 19 de esta Ley.

2- Se concederá una licencia obligatoria cuando el solicitante tenga la capacidad suficiente para explotar la invención patentada y, salvo los casos previstos en los incisos 1), 2) y 4) del artículo 19, si ha intentado obtener la autorización del titular de los derechos, en términos y condiciones comerciales razonables, y si estos intentos no han surtido efectos favorables dentro de los siguientes términos:

- a) El plazo fijado en el inciso 1) del artículo 18 para el caso de falta o insuficiencia de explotación industrial.
- b) Un plazo de 150 días contado desde la fecha de la solicitud cuando se trate de patentes dependientes, según el inciso 5) del artículo 19.
- c) En los casos previstos en los incisos 1), 2) y 4) del artículo 19 no se requerirá solicitud previa de autorización al titular o licenciataria de la patente. Sin embargo, el titular del derecho será notificado tan pronto como sea razonablemente factible.

3- El titular o licenciataria de una invención patentada sometida a una licencia obligatoria tendrá derecho a percibir una remuneración por parte del titular de dicha licencia, salvo que la licencia obligatoria haya sido otorgada para remediar prácticas anticompetitivas, en cuyo caso la remuneración podrá reducirse, limitarse o

excluirse del todo, según lo resuelto por la Comisión para Promover la Competencia, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 4) del artículo 19 de esta Ley. Igualmente, cuando una licencia obligatoria sea explotada directamente por el Estado o por un ente público, estos deberán compensar al titular de la patente, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 20 bis de esta Ley.

La remuneración de una licencia obligatoria se determinará en forma de porcentaje sobre las ventas netas, tomando en cuenta las circunstancias particulares de cada caso, el valor de la licencia en el mercado interno pertinente y las tasas medias de regalías que suelen ser abonadas en el sector o rama a la que pertenezca la invención, así como los factores humanitarios, de salud pública o no comerciales pertinentes para la concesión de la licencia.

- 4- La licencia se concederá por el período de vigencia restante de la patente, a menos que el interés público justifique un plazo más corto.
- 5- Las licencias obligatorias no serán exclusivas. Tampoco podrán ser cedidas o transferidas a terceros, ni siquiera bajo la forma una sublicencia, salvo con una parte de la misma empresa o el establecimiento mercantil que explote esa licencia.
- 6- Los licenciarios estarán obligados a explotar la licencia dentro del plazo de un año, a partir de la fecha en que se otorgue y no podrán suspender la explotación por un período mayor, so pena de que la licencia concedida quede revocada de pleno derecho.”

ARTÍCULO 2- Se adiciona un nuevo artículo 20 bis a la Ley de Patentes de Invención, Dibujos y Modelos Industriales y Modelos de Utilidad, N° 6867 de 25 de abril de 1983y sus reformas, cuyo texto dirá:

Artículo 20 bis- Procedimientos para la concesión de licencias obligatorias.

1- El Registro de la Propiedad Industrial será la autoridad competente para tramitar y resolver sobre el otorgamiento de las licencias obligatorias en los casos previstos en los incisos 3), 4) y 5) del artículo 19 de esta Ley. El procedimiento iniciará con la solicitud de la parte interesada, que deberá aportar las pruebas pertinentes que respalden su gestión. El Registro de la Propiedad Industrial tendrá un plazo de noventa días naturales, contados a partir de la presentación de la solicitud con toda la documentación requerida, para decidir sobre la concesión o no de una licencia obligatoria, previa audiencia a las partes. De concederla, determinará las condiciones bajo las cuales la otorga, limitando el alcance y duración a los fines autorizados, y la remuneración económica que recibirá el titular de los derechos.

2- Cuando se trate de licencias obligatorias por prácticas anticompetitivas, el procedimiento se activará con lo notificación de la resolución final de la Comisión para Promover la Competencia sobre la existencia de dichas prácticas y la

necesidad de licencias obligatorias para remediarlas. En estos casos, el criterio técnico de la Comisión para Promover la Competencia será vinculante para el Registro de la Propiedad Industrial.

3- Las licencias obligatorias por motivos de utilidad pública o para proteger la salud pública, de conformidad con los incisos 1) y 2) del artículo 19 de esta Ley, serán otorgadas por el Poder Ejecutivo, mediante decreto ejecutivo debidamente motivado. Estas licencias podrán ser otorgadas en cualquier momento sobre una invención patentada o en trámite de patentamiento, para que la invención sea utilizada o explotada directamente por un ente público o por terceros autorizados por el Poder Ejecutivo. El titular de la patente objeto de la licencia será notificado cuando sea razonablemente posible. Cuando se trate de licencias para proteger la salud pública, la Caja Costarricense del Seguro Social estará legitimada para solicitar la aplicación de la licencia obligatoria y deberá contarse con el criterio técnico del Ministerio de Salud.

En el decreto ejecutivo que otorgue una licencia obligatoria el Poder Ejecutivo deberá definir los términos y condiciones de dicha licencia y determinará, con base en un avalúo o estudio técnico y de conformidad con los parámetros establecidos en el numeral 20.3 de esta Ley, el monto de compensación o remuneración económica que devengará el titular o licenciataria de la patente.

4- Si se interpone recurso contra la decisión que otorga la licencia obligatoria, el reclamo no impedirá la explotación al licenciataria ni interrumpirá los plazos que estén transcurriendo. Tampoco impedirá al titular de la patente percibir las regalías determinadas por la autoridad competente, por la parte no reclamada. En caso de que el titular o licenciataria de la patente se encuentre disconforme con el monto de la remuneración económica por la licencia obligatoria definida por la autoridad administrativa competente, podrá acudir a la jurisdicción contencioso-administrativa a fin de revisar el monto de dicha remuneración. Sin embargo, este reclamo no suspenderá la licencia obligatoria ni su utilización o explotación por el respectivo licenciataria, quien deberá cancelar la remuneración definida por la autoridad competente, sin perjuicio de ulteriores ajustes o modificaciones que sean definidos en la vía judicial.

5- La concesión y las condiciones de las licencias obligatorias podrán ser modificadas en cualquier momento por acuerdo de las partes, a petición de una de ellas, o de oficio por la autoridad competente cuando lo justifiquen hechos nuevos y, en particular, cuando el titular de la patente conceda licencia a terceros en condiciones más favorables que las establecidas en la licencia obligatoria. Asimismo, la autorización de las licencias obligatorias podrá cancelarse a reserva de los intereses legítimos de quienes hayan recibido la autorización, si las circunstancias que la originaron han desaparecido y no es probable que vuelvan a surgir.

La autoridad competente examinará, previa petición fundada, si dichas circunstancias siguen existiendo; además, tendrá facultades para denegar la

revocación de la autorización, si resulta probable que se repitan las condiciones que dieron lugar a esa autorización.”

Rige a partir de su publicación.

José María Villalta Florez-Estrada  
**Diputado**

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.

1 vez.—Exonerado.—( IN2020505637 ).

# LEY DE CREACIÓN DE POLOS DE DESARROLLO SOCIAL PARA EL FOMENTO DE LA EMPLEABILIDAD EN ZONAS RURALES Y URBANAS DE MENOR DESARROLLO

Expediente N° 22.314

## ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El panorama del desempleo, según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y censos (INEC), al cierre de junio 2020, refleja una situación alarmante. El 24% de la población nacional se encuentra desempleada; es decir, 551.373 personas que no tienen salario y por ende no tienen cómo ganarse el sustento ni el de sus familias.

El drama humano, económico y social del desempleo de cada una de estas personas y el impacto en las familias costarricenses, es una preocupación que debe trascender y convertirse en política pública.

Estas cifras son todavía más groseras en las áreas rurales del país donde en algunos lugares sumando el desempleo al empleo informal se llega a un 62% de su población, como es el caso de la región Brunca. Adicionalmente, el desempleo en las mujeres es aún más agudo y exteniente su afectación al 30% -casi una tercera parte de las mujeres del país desempleadas- que no cuentan con los medios para suplir sus necesidades básicas ni las de su familia.

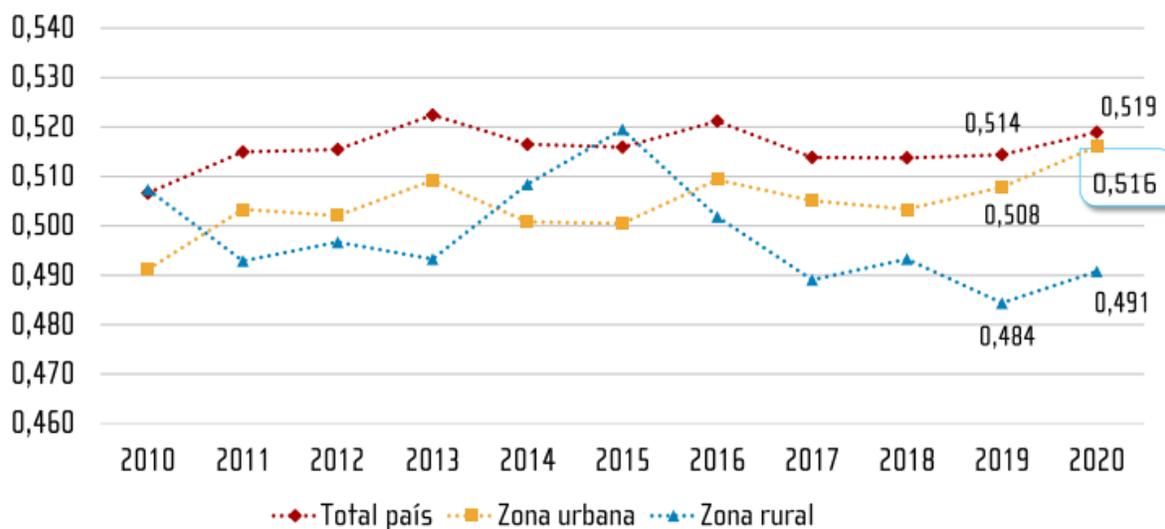
Haciendo un análisis más detallado, si se agrega al desempleo, el empleo informal y el subempleo, en regiones como el Pacífico Central y la Huetar Norte, se llega a números impresionantes de 85% y 80% respectivamente. Esta dolorosa situación también significa que, por ejemplo, la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) y demás instituciones que reciben recursos provenientes de las contribuciones sociales; como el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), entre otras, únicamente perciben ingresos de 1 de cada 7 personas empleables en estas zonas.

Además del desempleo, otro mal creciente en el país es la desigualdad. Como señala el informe de Resultados Generales de la Encuesta Nacional de Hogares julio 2020 del INEC:

*El coeficiente de Gini, es una medida resumen de la desigualdad en la distribución de los ingresos per cápita entre los hogares, asume valores*

entre 0 y 1, cuanto mayor es, indica una mayor concentración del ingreso. **Para el año 2020 el coeficiente Gini se estima en 0,519 puntos en el ámbito nacional.**<sup>1</sup> (Destacado no es del original).

### Costa Rica. Coeficiente Gini según zona rural y urbana, periodo 201-2020



Fuente: INEC-Costa Rica. Encuesta Nacional de Hogares, 2010- 2020.

Es oportuno señalar que cuando los bienes materiales se concentran en manos de un pequeño grupo, el consumo global también disminuye, y esta disminución en la demanda agregada provoca una caída en la producción nacional.

Es por ello que la desigualdad económica no solo violenta los derechos humanos de las personas y amenaza la convivencia social y la estabilidad política del país, sino también el crecimiento económico de la nación. Reto Föllmi señala que cuando las desigualdades son demasiado altas, influyen negativamente en la motivación de las personas y en su disposición a asumir riesgos como lo es emprender un negocio. *Por tanto, la desigualdad reduce el crecimiento económico en el largo plazo.*

Por otro lado, la desigualdad provoca que las zonas con altos niveles de ingreso muestren *daño en su medio ambiente*, ya que son las regiones sobre las cuales recae la mayor parte de la producción nacional y por ende de la degradación.

En el ámbito social, la desigualdad provoca corrupción, inseguridad e informalidad. Lo cual se traduce en un mayor gasto en seguridad y una menor recaudación de impuestos que provocan un *mayor déficit fiscal*.

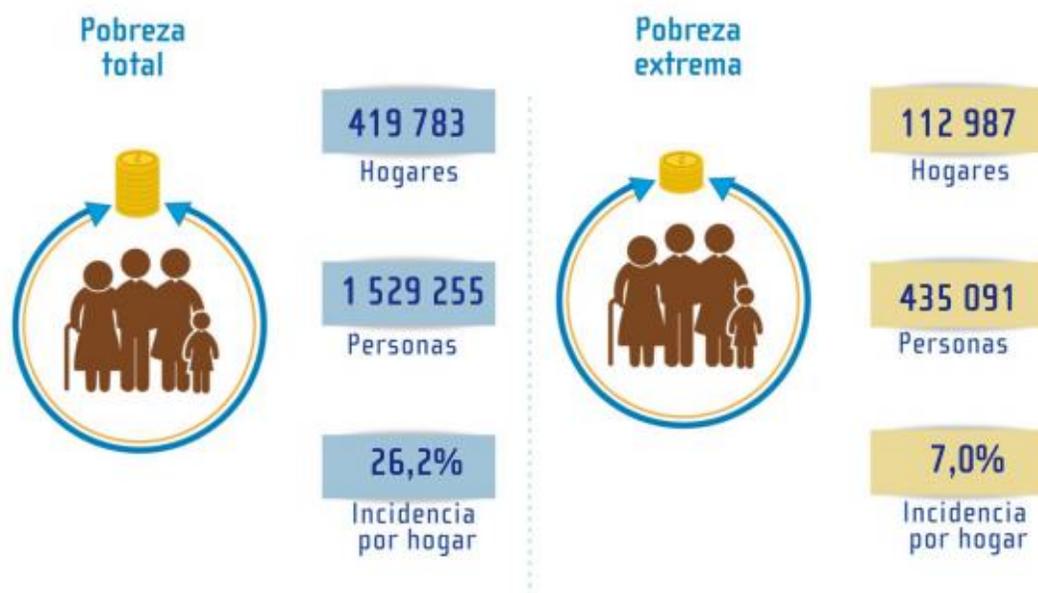
<sup>1</sup> <https://www.inec.cr/documento/enaho-2020-principales-resultados-de-la-encuesta-nacional-de-hogares-2020>

Por su parte, el panorama sobre la situación de pobreza y pobreza extrema es desolador y muestra niveles que no estaban presentes hace varias décadas.

Señala el Informe de Resultados Generales de la ENAHO 2020 que:

*La incidencia de la pobreza en términos de personas es de 30,0 %, en términos absolutos representa **1 529 255 personas en el 2020, esto equivale a un aumento de 6,1 pp., respecto al 2019, es decir, 321 874 personas más en condición de pobreza.**<sup>2</sup> (Destacado no es del original).*

### Costa Rica. Incidencia de hogares y personas en pobreza total y pobreza extrema julio 2020



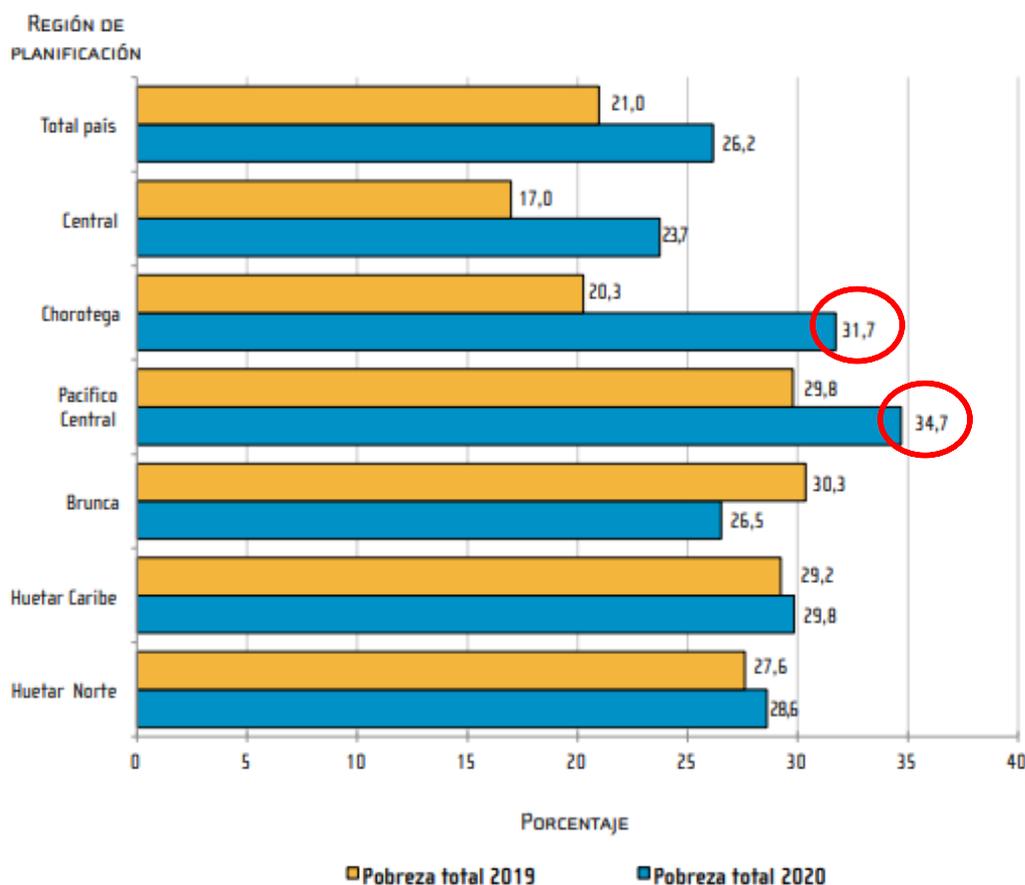
Fuente: INEC, ENAHO 2020.

Puede observarse también la cantidad de 435 091 personas (112 987 hogares) en pobreza extrema; es decir, que sus ingresos no les alcanzan para comer.

Si se profundiza el análisis de los datos de hogares en pobreza en las diferentes regiones del país, puede observarse regiones donde la situación es aún más crítica, como por ejemplo la Región Pacífico Central en la que el 34.7% de los hogares se encuentran en pobreza o la Región Chorotega con 31.7% en esta condición.

<sup>2</sup> <https://www.inec.cr/documento/enaho-2020-principales-resultados-de-la-encuesta-nacional-de-hogares-2020>

### Costa Rica. Incidencia de la pobreza total por Línea de Pobreza según región de planificación, julio 2019 y julio 2020



Fuente: INEC-Costa Rica. Encuesta Nacional de Hogares, 2019 y 2020.

El país debe ser consciente y congruente ante esta excepcional realidad, y establecer opciones viables y factibles para la generación de empleo. Es así como se plantea crear incentivos para que empresas lleven sus operaciones fuera del Gran Área Metropolitana (GAM) y a zonas urbanas de menor desarrollo que lo requieran, con el fin primordial de promover las oportunidades de empleo digno, en el marco de la formalidad y la seguridad social; logrando también incrementar la base de aportantes y propiciar encadenamientos productivos en áreas como logística y trasportes, comercio, etc. Esto representa un escenario ganar-ganar para el Estado, sectores productivos y la ciudadanía costarricense.

En el país hay algunos antecedentes sobre la creación de espacios con criterios diferenciados. A continuación, se exponen dos de ellos:

**A. Ley de Creación de un Depósito Libre Comercial en el Área Urbana de Golfito, Ley N.º 7012 del 4 de noviembre de 1985.**

Esta norma señala en su artículo 1º que su objetivo es *estimular el progreso económico y orientar el desarrollo turístico hacia el interior del país*. Opera como un conglomerado de almacenes o tiendas donde las personas pueden realizar compras anuales por hasta ₡1.724.000 en productos, bajo un régimen de impuestos especial, que permite un ahorro a la persona consumidora de hasta un 50% menos en comparación a otros comercios del país.<sup>3</sup>

En el voto 0319-95 de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, ese tribunal resuelve una acción de inconstitucionalidad contra la ley de creación del Depósito, bajo los alegatos de discriminación (artículo 33 constitucional) y 46 (libertad de comercio).

Para los efectos de la presente propuesta, cabe citar lo siguiente:

*VII. Como segundo tema, los accionantes consideran discriminatorio para los comerciantes del resto del país, el hecho de que a los comerciantes del Depósito se les permita vender con precios más bajos al disminuir los aranceles de importación de las mercancías que allí se venden y permitirles un margen de utilidad mayor. Estima la Sala que no procede acoger esta pretensión por las siguientes razones: el hecho de que el legislador haya creado un régimen fiscal especial para el funcionamiento del Depósito Libre de Golfito no constituye una limitación irrazonable o desproporcionada a la libertad de comercio, en tanto, como se expuso en puntos anteriores, la Ley al tender a solucionar un grave problema socio-económico producido por la retirada de las compañías que se dedicaban al cultivo del banano en la zona del Pacífico Sur del país, permitiendo la importación de mercancías bajo aranceles menores y su consiguiente venta a precios más bajos que en el resto del país, lo que hace es garantizar la operación de esa especial zona de exención fiscal con el fin de cumplir el propósito social descrito. Es decir, la operación del Depósito Libre no es un fin en sí mismo. **No se pretende con esto crear adrede un régimen de privilegio en perjuicio de los demás comerciantes, discriminándolos por omisión, o como se denomina en doctrina, por discriminación negativa al otorgar un privilegio que se niega a los demás, sino que este régimen constituye un medio de solución de los problemas socioeconómicos de una zona deprimida para alcanzar la igualdad, no para perjudicarla.***

*VIII. Bajo este concepto, es posible dentro del Derecho de la Constitución, estimular el desarrollo de aquellas zonas del país que no hayan sido beneficiadas por otros medios como sería infraestructura, y la prestación de servicios básicos, el disfrute, en fin, de condiciones materiales de igualdad en relación con otras zonas, poblados o*

<sup>3</sup><https://depositolibredegolfito.go.cr/#:~:text=El%20Dep%C3%B3sito%20Libre%20Comercial%20de,m%C3%A1s%20de%2050%20locales%20comerciales.>

*ciudades del país que gozan de un grado de desarrollo mayor, sobre todo por la tendencia a la concentración de las inversiones estatales y privadas en ciertas zonas, en detrimento de otras. Así analizado el caso, el estado está legitimado para fomentar el desarrollo de lugares alejados, en particulares circunstancias económico-sociales, como las de la zona sur-pacífica del país. Esto es lo que la doctrina ha denominado políticas de fomento de polos de desarrollo, en los cuales se incentiva la instalación de industrias y de empresas que logren compensar la desigualdad real de esas zonas. De manera que el propósito de tales programas o de legislación, como la aquí analizada, es el de, no sólo evitar la desigualdad individuo versus individuo, sino también la desigualdad entre diversos grupos humanos. Las disposiciones dispares de la Ley, frente al régimen común, tal cual la disminución de aranceles de importación o de la admisión de márgenes de utilidad son medidas compensatorias que favorecen la desigualdad real, empleando como herramienta una desigualdad formal, en tanto no se alcance la primera. Gracias a que el trato preferencial para una zona deprimida no es fin sino el medio ideado por el legislador para ayudar a los habitantes de ésta, no se produce un quebranto a la Constitución, en materia de igualdad jurídica y de libertad de comercio. Además, mientras los beneficios no sean de tal entidad como para convertirse en una competencia ruinosa para las empresas del resto del país; lo cual, obviamente, no ha ocurrido ni está ocurriendo en el caso de marras, en que durante el funcionamiento del Depósito Libre de Golfito no ha causado la ruina ni el cierre masivos de negocios que los impugnantes vaticinaron. Por otra parte, tómesese en cuenta que la Ley supone ciertas cargas para el comprador, como la obligación de hospedarse en la zona, el tener que desplazarse hasta el lugar, incurriendo en gastos de transporte, alimentación, de flete de las mercaderías adquiridas en el Depósito, etc. en los que no tendría que incurrir al comprar en cualquier otra parte del país.<sup>4</sup> (Destacado no es del original).*

**B. Ley que regula la ejecución del Proyecto Turístico de Papagayo, Ley N.º 6758 del 04 de junio de 1982** (además de la Ley que Declara de utilidad pública los bienes inmuebles para realizar y ejecutar el proyecto turístico en Bahía Culebra o Papagayo, Ley N.º. 6370 del 03 de septiembre de 1979 y la Ley Contrato de Préstamo entre Instituto Costarricense de Turismo y Banco Centroamericano de Integración Económica para financiar la elaboración del estudio de factibilidad técnico económico y preparación del plan maestro del polo turístico de Bahía Culebra, Ley 5847 del 18 de noviembre de 1975).

Tal y como lo señala el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), los detalles de este proyecto son:

---

<sup>4</sup> Sentencia N.º. 00319 de Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, de 17 de Enero de 1995, magistrado Rodolfo Pizza Escalante. Disponible en: <https://vlex.co.cr/vid/-497303566>

*El Proyecto Turístico Golfo de Papagayo comprende un área aproximada de 1.658 hectáreas, además de la zona pública, inscrita a nombre del Estado Costarricense bajo la administración del Instituto Costarricense de Turismo (en adelante, ICT), con el fin primordial de atraer el turismo nacional e internacional, aprovechando al máximo los recursos turísticos de esa región.*

*Por lo tanto, el ICT, mediante la Oficina Ejecutora, se encarga de la ejecución y desarrollo del proyecto, para lo cual tiene la facultad exclusiva de dirigir, coordinar, administrar y controlar el desarrollo del citado proyecto. Se destacan, además, dos grandes actividades que esta responsabilidad conlleva: una consiste en **la concesión de los terrenos adquiridos para el desarrollo de proyectos turísticos**, y la otra, en la construcción de obras de infraestructura pública que permiten que dicho desarrollo se consolide.*

Así pues, el Proyecto Turístico Golfo de Papagayo da cuenta de otra zona del país en la que las legisladoras y legisladores han establecido un trato diferenciado y condiciones particulares, en aras de generar desarrollo económico y social en áreas rurales deprimidas.

Tomando como referencia lo anterior, es que el presente proyecto propone la creación de “Polos de Desarrollo Social”, que son espacios en zonas rurales y urbanas de menor desarrollo social del país, definidos por la institucionalidad pública como prioritarias para generación de empleo; en los cuales se brindarán incentivos y un tratamiento diferenciado a las empresas que se instalen ahí.

### **Definición de las áreas geográficas definidas como Polos de Desarrollo Social:**

Para la definición de los espacios geográficos de los Polos de Desarrollo Social, no definidos taxativamente en la presente iniciativa, MIDEPLAN, en consulta con la Promotora de Comercio Exterior, definirá el mecanismo que permita filtrar las zonas en función de sus necesidades o requerimientos de competitividad para la atracción de inversión nacional o extranjera. En lo que concierne a regiones fuera del Gran Área Metropolitana, es indispensable que exista representatividad de cada una de las zonas.

Cada región tiene grandes oportunidades y fortalezas para diferentes sectores e industrias, pero con una brecha de desarrollo, talento, infraestructura y de espacios disponibles, igual de proporcional e inclusive mayor; por lo que es importante se tome en cuenta para dicha delimitación.

### **Requisitos para que las empresas puedan acceder a los Polos de Desarrollo Social y sus incentivos**

Para disfrutar de estos incentivos, las empresas que se instalen en los Polos de Desarrollo Social deben cumplir con al menos los siguientes requisitos:

- Realizar inversiones nuevas, que impliquen la generación de empleo.
- La remuneración, para al menos el 80% de los empleados, no podrá superar los dos salarios mínimos, según lo que establece el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- El teletrabajo solo se podrá asignar a un máximo del 15% del total de los empleados, quienes deben tener como domicilio permanente, alguna de la zona geográfica definida como Polo de Desarrollo Social.

## **Beneficios y apoyos para incentivar la generación de empleo**

### **1. Reducción temporal de Cargas Sociales:**

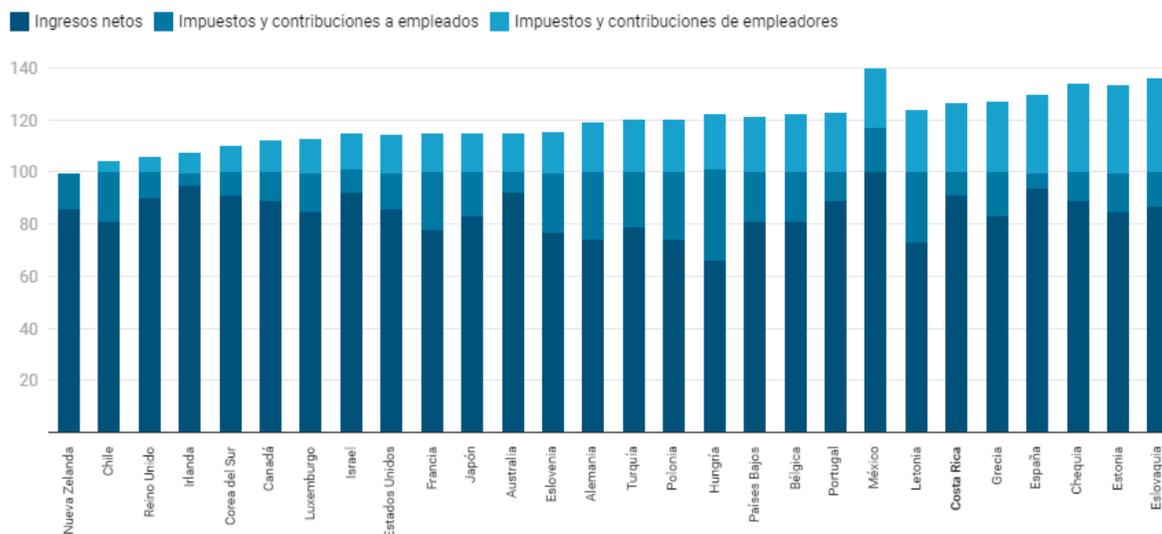
Según datos de la OCDE, Costa Rica es uno de los países con cargas sociales más altas de todos sus miembros, siendo que el promedio es de 27.2% mientras que, en nuestro país, entre cuotas obreras y patronales se alcanza la suma 37%. Dichas cargas son mayores que países como Alemania, Francia, Canadá, Países Bajos y Australia, por ejemplo<sup>5</sup>. Ello se constituye en un impuesto directo al empleo y una barrera a la contratación por parte de las empresas. Es decir, contratar en Costa Rica es considerablemente más caro que en otros países, ya que, si se suman las cargas sociales y los extremos laborales, esto implica un costo de casi un 50% adicional al salario mensual que recibe la persona trabajadora.

---

<sup>5</sup> <https://observador.cr/ocde-recomienda-a-costa-rica-reducir-cargas-sociales-y-aumentar-los-impuestos-a-las-propiedades/>

## Cargas sociales

Las cargas sociales de los empleadores se encuentran entre las más altas de la OCDE (% de ingresos brutos, 2013)



Nota: Las cargas impositivas se calculan para un trabajador a tiempo completo en un hogar unipersonal que gana un salario mínimo a la tarifa estándar (para adultos).

Gráfico: El Observador | observador.cr • Fuente: Estudios de la OCDE sobre el Mercado Laboral y las Políticas Sociales: Costa Rica. • [Descargar los datos](#) •

De hecho, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) le ha reiterado a Costa Rica en varios informes, la necesidad de reducir cargas sociales para fomentar el empleo formal. En su último Estudio Económico Costa Rica 2020, la organización indica que “La experiencia en otros países de América Latina, especialmente en Colombia, muestra que reducir las contribuciones a la seguridad social puede ayudar a reducir la informalidad”.<sup>6</sup>

En esta línea, se propone que las empresas que se ubiquen en los Polos de Desarrollo Social, según sean definidos por el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN), **puedan gozar de una reducción temporal en algunos de los rubros que componen la contribución a la seguridad social.**

El proyecto contempla las modificaciones temporales a las leyes específicas que regulan dichos rubros y plantea las autorizaciones correspondientes para que los órganos directores de las instituciones correspondientes, tomen los acuerdos respectivos tendientes a su ejecución.

## 2. Doble deducibilidad:

<sup>6</sup> OECD (2020), *Estudios Económicos de la OCDE: Costa Rica 2020*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/84cbb575-es>.

Igualmente, según datos de OCDE analizados por Fernández (2018)<sup>7</sup>, la carga tributaria corporativa actual de Costa Rica se encuentra dentro de las más altas de sus miembros, siendo de un 58.3% mientras que el promedio OCDE es de 40.6%

Para efectos de alivianar esta carga tributaria a las empresas que generen empleo en los Polos de Desarrollo Social, se permitirá durante los primeros años de operación, la doble deducibilidad de: i) salarios y cargas sociales ii) gastos en electricidad, internet y agua; y iii) transporte y alimentación de personas trabajadoras.

Esto implicará un incentivo para que empresas establezcan operaciones en estos Polos de Desarrollo Social, compensando los costos adicionales que implica instalarse en lugares cuya oferta de servicios públicos y privados sea menor a las ofrecidas dentro del Gran Área Metropolitana, implicando una mayor inversión inicial.

3. Formación técnica de recurso humano, la cual podrá brindarse previa coordinación con el Instituto Nacional de Aprendizaje y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

4. Otras exoneraciones: que se estiman importantes para el impulso y consolidación de los Polos.

Por las consideraciones expuestas, se propone la presente iniciativa a las diputadas y los diputados:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**LEY DE CREACIÓN DE POLOS DE DESARROLLO SOCIAL PARA  
EL FOMENTO DE LA EMPLEABILIDAD EN ZONAS RURALES  
Y URBANAS DE MENOR DESARROLLO**

ARTÍCULO 1- Objeto

La presente ley tiene por objeto promover la generación de empleo, especialmente para personas con baja escolaridad, en zonas urbanas y rurales de menor desarrollo, por medio del establecimiento de espacios denominados Polos de Desarrollo Social.

---

<sup>7</sup> Fernández, J. (2018). Costa Rica tiene una de las cargas tributarias más altas del mundo. El Financiero. Disponible en: <https://www.elfinancierocr.com/blogs/la-riqueza-de-las-naciones/costa-rica-tiene-una-de-las-cargas-tributarias-mas/OGHTEFDTVNFBSKMWSRT27ZCDF4/story/>

## ARTÍCULO 2- Creación de Polos de Desarrollo Social

Se establecen como zonas prioritarias para el establecimiento de al menos un Polo de Desarrollo Social en cada una de ellas, las siguientes:

- a) Región Huetar Norte
- b) Región Brunca
- c) Región Huetar Caribe
- d) Región Pacífico Central
- e) Región Chorotega

Corresponde al Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), la definición de los espacios geográficos en los cuáles se pueden instalar los Polos de Desarrollo Social, en consulta con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, así como con la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica y con información del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos y del Sistema Nacional de Información y Registro único de Beneficiarios del Estado. Para ello deberá tomar en cuenta al menos los siguientes criterios:

- a) Pobreza total y pobreza extrema de los hogares y las personas
- b) Índice de desigualdad de ingresos (coeficiente de Gini)
- c) Desempleo, empleo informal y subempleo

## ARTÍCULO 3- Del empleo en cada Polo de Desarrollo Social

Cada Polo de Desarrollo Social puede albergar empresas que en suma empleen hasta ocho mil personas (8.000). En el reglamento a la presente ley se definirá la relación de generación de empleo mínima, asociada al monto de inversión que cada empresa realice.

## ARTÍCULO 4- De los sectores prioritarios para los Polos de Desarrollo Social

Entre los sectores prioritarios de cada Polo de Desarrollo Social se encuentran:

- a) Manufactura
- b) Industria alimentaria (procesamiento agrícola para la producción alimentaria y no alimentaria),
- c) Servicios de logística

- d) Servicios turísticos
- e) Otras que el Ministerio de Planificación y Política Económica, en colaboración con el Ministerio de Comercio Exterior, la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica y la Coalición Costarricense de Iniciativas de Desarrollo definan.

Corresponde al Ministerio de Planificación y Política Económica, en colaboración con el Ministerio de Comercio Exterior, la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica y la Coalición Costarricense de Iniciativas de Desarrollo, definir para cada Polo de Desarrollo Social, los sectores productivos con mayor potencial de inversión, que respondan a las condiciones de cada una de las regiones.

Asimismo, corresponderá al Ministerio de Economía Industria y Comercio, determinar que las empresas en los Polos de Desarrollo no entren a competir con otra empresa establecida en la zona, para evitar tratos desiguales en el pago de contribuciones sociales que beneficien a estas empresas en detrimento de las ya existentes.

**ARTÍCULO 5-** De los requisitos que deberán cumplir las empresas para acceder a los Polos de Desarrollo Social y sus incentivos

Para disfrutar de los incentivos y apoyos de la presente ley, las empresas que se instalen en los Polos de Desarrollo Social deben cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Realizar inversiones nuevas, esto es, que impliquen la generación de empleo.
- b) La remuneración, para al menos el 80% de los empleados, no podrá superar los dos salarios mínimos, según lo que establece el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- c) El teletrabajo solo se podrá asignar a un máximo del 15% del total de los empleados, quienes deben tener como domicilio permanente, alguna de la zona geográfica definida como Polo de Desarrollo Social.

**ARTÍCULO 6-** De los beneficios a las empresas que se instalen en los Polos de Desarrollo Social

Las empresas que se instalen en los Polos de Desarrollo Social tendrán los siguientes beneficios durante los primeros diez años de operación:

- a) Reducción parcial y temporal de cargas sociales correspondientes a la parte patronal. Las contribuciones aplicables serán:

Caja Costarricense de Seguro Social	
Concepto:	Patronal

Seguro de enfermedad y maternidad.	1%
Invalidez, Vejez y Muerte.	5.25%
<b>TOTAL, CCSS</b>	<b>6.25%</b>
Recaudación Otras Instituciones:	
Institución	Patronal
Cuota Patronal Banco Popular	0.00%
Asignaciones Familiares	0.00%
IMAS (Instituto mixto de ayuda social)	0.00%
INA (Instituto Nacional de Aprendizaje)	0.00%
<b>TOTAL OTRAS INSTITUCIONES</b>	<b>0.00%</b>
Ley de Protección al Trabajador (LPT)	
Concepto	Patronal
Aporte Patrono Banco Popular	0.25%
Fondo de Capitalización Laboral	3.00%
Fondo de Pensiones Complementarias	0.50%
Aporte Trabajador Banco Popular	0.00%
INS	1.00%
<b>TOTAL LPT</b>	<b>4.75%</b>
<b>TOTAL DE CONTRIBUCIONES SOCIALES</b>	<b>11.00%</b>

b) Doble deducibilidad de: i) salarios y cargas sociales ii) gastos en electricidad, internet y agua; y iii) transporte y alimentación de personas trabajadoras.

c) Exoneraciones:

1- Exención del pago de impuestos sobre el capital y el activo neto, del pago del impuesto territorial y del impuesto de traspaso de bienes inmuebles.

2- Exención del impuesto de valor agregado y consumo sobre las compras de bienes y servicios.

3- Exención de todo tributo que pese sobre las remesas al extranjero.

4- Exención de todos los tributos a las utilidades, así como de cualquier otro, cuya base imponible se determine en relación con las ganancias brutas o netas, los dividendos abonados a los accionistas o los ingresos o las ventas.

5- Exención de todo tributo asociado con la exportación o reexportación de productos. Esta exención se otorgará para la reexportación de la maquinaria de producción y equipos de los Polos de Desarrollo Social, ingresados al amparo de esta ley.

6- Exención de todo tributo y patente municipales. Las empresas a que se refiere este artículo deberán cancelar los servicios municipales de que hagan uso.

En este caso, la municipalidad respectiva podrá cobrar hasta el doble de las tarifas establecidas por ley para esos servicios. No obstante, las empresas establecidas en los Polos de Desarrollo Social quedan autorizadas para contratar esos servicios con cualquier persona física o jurídica.

7- Exención de todo tributo y derecho consular sobre la importación de la materia prima, los productos elaborados o semielaborados, los componentes y las partes, los materiales de empaque y envase, y las demás mercancías requeridas para su operación.

Las empresas podrán gestionar ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Nacional de Aprendizaje, apoyos para la capacitación del recurso humano requerido.

**ARTÍCULO 7-** Se reforma la Ley Orgánica del Banco Popular y Desarrollo Comunal, Ley No. 4351 de 11 de julio de 1969 y sus reformas, en el sentido de adicionar el Artículo 5 bis que se leerá de la siguiente forma:

Artículo 5 bis- Las empresas que se instalen en las zonas denominadas como “Polos de Desarrollo Social” y durante un plazo de 10 años contados desde el inicio de sus operaciones, no deberán pagar o retener a sus trabajadores ubicados en esa zona, los porcentajes mencionados en el artículo 5 de la Ley.

**ARTÍCULO 8-** Se reforma la Ley de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, Ley N.° 5662 de 23 de diciembre de 1974 y sus reformas, en el sentido de adicionar el Artículo 15 bis que se leerá de la siguiente forma:

Artículo 15 bis- Las empresas que se instalen en las zonas denominadas como “Polos de Desarrollo Social” y durante un plazo de 10 años contados desde el inicio de sus operaciones, no deberán pagar el porcentaje mencionado en el artículo 15 anterior.

**ARTÍCULO 9-** Se reforma la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Aprendizaje, Ley N.° 6868 de 6 de mayo de 1983 y sus reformas, en el sentido de adicionar el Artículo 15 bis que se leerá de la siguiente forma:

Artículo 15 bis- Las empresas que se instalen en las zonas denominadas como “Polos de Desarrollo Social” y durante un plazo de 10 años contados desde el inicio de sus operaciones, no deberán pagar el porcentaje mencionado en el artículo 15 anterior.

**ARTÍCULO 10-** Se reforma la Ley de Creación del Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), Ley N.° 4760 de 6 de mayo de 1983 y sus reformas, en el sentido de adicionar el Artículo 14 bis que se leerá de la siguiente forma:

Artículo 14 bis- Las empresas que se instalen en las zonas denominadas como “Polos de Desarrollo Social” y durante un plazo de 10 años contados desde el inicio

de sus operaciones, no deberán pagar el porcentaje mencionado en el artículo 14 anterior.

#### TRANSITORIO-

El Poder Ejecutivo cuenta con un plazo improrrogable de seis meses para la reglamentación de la presente ley.

Rige a partir de su publicación.

Ivonne Acuña Cabrera

Ana Karine Niño Gutiérrez

María José Corrales Chacón

Daniel Isaac Ulate Valenciano

Ignacio Alberto Alpízar Castro

Luis Antonio Aiza Campos

Roberto Hernán Thompson Chacón

Yorleny León Marchena

Jorge Luis Fonseca Fonseca

Carlos Luis Avendaño Calvo

Silvia Vanessa Hernández Sánchez

Floria María Segreda Sagot

Wagner Alberto Jiménez Zúñiga

Melvin Ángel Núñez Piña

Giovanni Alberto Gómez Obando

Mileidy Alvarado Arias

Ana Lucía Delgado Orozco

Otto Roberto Vargas Víquez

Wálter Muñoz Céspedes

Zoila Rosa Volio Pacheco

David Hubert Gourzong Cerdas

Erick Rodríguez Steller

Nidia Lorena Céspedes Cisneros

Víctor Manuel Morales Mora

Marulin Raquel Azofeifa Trejos

María Vita Monge Granados

Pablo Heriberto Abarca Mora

Enrique Sánchez Carballo

Eduardo Newton Cruickshank Smith

Rodolfo Rodrigo Peña Flores

María Inés Solís Quirós

Erwen Yanan Masís Castro

Óscar Mauricio Cascante Cascante

Gustavo Alonso Viales Villegas

Carlos Ricardo Benavides Jiménez

Shirley Díaz Mejía

### **Diputadas y diputados**

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos.

1 vez.—Exonerado.—( IN2020505647 ).



De acuerdo con el Censo Nacional del 2011, la población del cantón era de 41.266 habitantes, de los cuales, el 8,5% nació en el extranjero. El mismo censo destaca que había 11.797 viviendas ocupadas, de las cuales, el 51,4% se encontraba en buen estado y había problemas de hacinamiento en el 5,7% de las viviendas. El 48,7% de sus habitantes vivían en áreas urbanas.

Entre otros datos, el nivel de alfabetismo del cantón es del 96,5%, con una escolaridad promedio de 6,3 años.

Durante el Gobierno de don Tomás Guardia, hacia el año 1882 se finalizó la construcción del ferrocarril al Atlántico en el punto conocido como Carrillo, en las márgenes del río Toro Amarillo. Para que esta empresa fuese rentable económicamente, el señor Minor C. Keith impulsó la siembra de banano a lo largo de la vía. Esto provocó el nacimiento de muchos poblados, los cuales vegetaron a la sombra del cultivo del banano. Cuando se presentaron enfermedades que atacaron a los cultivos bananeros, la empresa decidió trasladarse a la Vertiente del Pacífico. Esto provocó una grave depresión económica en la zona. Se intentó sustituir el cultivo del banano con cacao, pero este cultivo no rindió los resultados esperados.

Poco a poco fueron naciendo fincas en la zona dedicadas a la agricultura y la ganadería. El maíz, la yuca, los frijoles y otros cultivos brindaron buenos resultados, y la zona volvió a prosperar, aunque seguía con una dependencia muy fuerte del ferrocarril, cuyo servicio era deficiente en el mejor de los casos. En los años sesenta se descubrieron variedades de banano resistentes a la enfermedad de Panamá, y este hecho provocó el renacer de las plantaciones bananeras en la zona.

Con esta nueva actividad económica, se fue reactivando a las diferentes poblaciones que habían permanecido aletargadas, hasta llegar a la formación del cantón en 1971. Por estos años se trabajaba en una trocha, la que finalmente unió la región con Siquirres al sur y con Puerto Viejo de Sarapiquí al norte. Posteriormente se construyó la ruta nacional 32, la que cambió por completo el desarrollo de la zona.

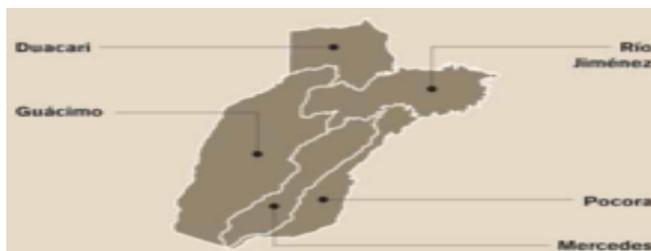
En la actualidad, Guácimo es una región con gran movimiento en la agricultura tradicional, así como en las fincas bananeras y Piñeras.

El sistema fluvial del cantón de Guácimo corresponde a la sub vertiente Caribe de la vertiente del mismo nombre el cual pertenece a las cuencas de los ríos Reventazón Parismina, Chirripó, y Tortuguero.

La primera es drenada por el río Parismina, al que se le unen los ríos Destierro, Dos Novillos, Guácimo, Platanar y Jiménez, con su afluente del río Esperanza. Los citados ríos nacen en el cantón, cuyas aguas van en dirección suroeste a noreste. Los ríos Destierro y Jiménez son límites cantonales; el primero con Siquirres y el otro con Pococí.

Guácimo está integrado por cinco distritos a saber:

Guácimo  
Mercedes  
Pocora  
Río Jiménez  
Duacaré



Existe una gran cantidad de ríos, y si algo que caracteriza al cantón de Guácimo son sus cataratas, como son el murciélago, las golondrinas, Cavernas, Las Pozas entre otras que siguen siendo tesoros poco explotados a nivel turístico.

así mismo el Museo Nacional de Costa Rica ha realizado excavaciones las cuales han revelado calzadas y empedrados, lo cual demuestra la importancia de los asentamientos indígenas que se ubicaban en la región. Comúnmente conocida como la Línea Vieja, la ruta entre Guápiles, Guácimo y Siquirres es bastante pintoresca por las poblaciones aledañas a la misma.

Entre los atractivos de Guácimo, está la visita a ríos en las partes altas del cantón como lo es el Río Parismina, visita a senderos ubicadas en proyectos agroecoturísticos en la zona de Colinas e Isleta, las cuales son administrados por los propios agricultores propietarios de las fincas. En el cantón se encuentra ubicada la Universidad EARTH (Escuela Agrícola de la Región Tropical Húmedo) la cual cuenta con diferente tour guiados y su propio hotel.

Entre los atractivos esta la visita a jardines y fincas productoras de plantas ornamentales y flores y follajes tropicales. El cantón de Guácimo alberga a gran cantidad de empresas exportadoras de flores y follajes tropicales y de otras plantas ornamentales propicios para visitar para los amantes de las plantas.

La precipitación pluvial tiene un promedio de 2,100 mm al año. Los meses de menos lluvias son los de setiembre, octubre y marzo-abril. La temperatura promedio oscila entre los 24 y 33 °C.

Cuando se empezó a formar el incipiente poblado de Guácimo, alrededor de la estación de ferrocarril en la Línea Vieja del Caribe, existió un árbol frondoso y famoso de Guácimo. Por esta razón es que sus vecinos decidieron asignarle ese nombre al lugar.

Guácimo o guácimo es un árbol que crece en los parajes y produce unas frutitas dulces, muy buscadas por los animales silvestres y el ganado.

Una de las grandes ventajas de Guácimo es que se ubica a Ubicado a 75 km de San José y 75 km del principal puerto del país (Moín), generando que los turistas

logren desplazarse con facilidad hacia el cantón a disfrutar de las diversas atracciones turísticas que contempla.

Según el Instituto Costarricense de Turismo es uno de los principales motores de desarrollo hacia el futuro de nuestro país, dada las características especiales con las que contamos para venderlas a nivel internacional, lo cual benefició a los sectores turísticos de Costa Rica, principalmente en el cantón de Guácimo que necesita hacerlo más competitivo para vender todo el atractivo que tiene, y generar nuevos empleos considerando que Guacimo cuenta entre los índices de desarrollo más bajos del país.

Como resultado de los esfuerzos que ha venido haciendo diversos actores como: La municipalidad, la Cámara de Comercio y Turismo de Guacimo, el sector institucional y una serie de emprendimientos, hoy en día Guacimo ya se reconoce como un destino turístico.



Por eso está en desarrollo la construcción de la Ruta Turística en este cantón, la cual se ejecuta con fondos Municipales y del INDER.

Hoy en día, la actividad económica y cultural más importante con la que puede contar un país es el turismo, esto debido a que genera gran impacto a nivel económico, sin generar desastres ecológicos y/o consecuencias negativas para el ambiente.

Según lo explica la Organización Mundial del Turismo *“durante décadas, el turismo ha experimentado un continuo crecimiento y una profunda diversificación, hasta*

*convertirse en uno de los sectores económicos que crecen con mayor rapidez en el mundo. El turismo mundial guarda una estrecha relación con el desarrollo y se inscriben en él un número creciente de nuevos destinos. Esta dinámica ha convertido al turismo en un motor clave del progreso socioeconómico.*

*Hoy en día, el volumen de negocio del turismo iguala o incluso supera al de las exportaciones de petróleo, productos alimentarios o automóviles. El turismo se ha convertido en uno de los principales actores del comercio internacional, y representa al mismo tiempo una de las principales fuentes de ingresos de numerosos países en desarrollo. Este crecimiento va de la mano del aumento de la diversificación y de la competencia entre los destinos”.<sup>1</sup>*

El turismo es un sector primordial para la promoción de un país en el mejoramiento de la reputación y el posicionamiento, promoviendo todas sus fortalezas como la cultura, los deportes, las empresas, los destinos históricos, los eventos, la educación, la inversión, y la gastronomía, de manera que se ofrezca al mundo los grandes beneficios e incentivos para visitar o invertir.

El Índice de Desarrollo Social Cantonal, elaborado en el año 2017, es utilizado para evidenciar la desigualdad que existe en el nivel de desarrollo social de Costa Rica, esto debido a la diferencia entre los cantones urbanos y rurales, donde los rurales presentan condiciones desfavorables en términos de desarrollo. Precisamente, Guácimo es el claro ejemplo de esto, ya que, según este Índice, con base a la División Territorial Administrativa, Guácimo se ubica en la posición 75, con un valor de 47.44.

En el cantón de Guácimo, sus pobladores demandan más inversiones en infraestructura, visualizando la imagen futura que se quiere para el cantón, ya que por diferentes factores, desafortunadamente el cantón se ha ido dando a conocer como un inseguro, sin embargo, por medio de planificación que involucre a todos los diferentes actores sociales del cantón y en especial la colaboración del gobierno central, se busca que el turismo de Guácimo sea un turismo familiar, inclusivo, que promueva el ecoturismo, que fortalezca el desarrollo social y económico focalizado en estos ejes.

---

<sup>1</sup> **Organización Mundial de Turismo (2019)**, “¿Por qué el turismo?”, Consultado el 16 de setiembre de 2019, extraído de la página web: <http://www2.unwto.org/es/content/por-que-el-turismo>

El desarrollo turístico también es indispensable para la generación de nuevas fuentes de empleo, con una adecuada distribución de la riqueza, así como para aprovechar las riquezas naturales de la zona desde el punto de vista turístico.



La declaratoria de interés público del desarrollo turístico del cantón de Guácimo, que se propone en esta iniciativa de ley, permitirá incentivar la atracción de inversión por parte de entes públicos, así como entes privados, principalmente en temas de infraestructura, el desarrollo del comercio y la hotelería, para el mejoramiento de la atracción del turismo nacional y extranjero que se requiere en el cantón.

Por los motivos expuestos someto a consideración de los señores y las señoras diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO  
EL DESARROLLO TURÍSTICO DEL CANTÓN DE GUÁCIMO**

**ARTÍCULO 1- Declaración de interés público**

Se declara de interés público el desarrollo turístico del cantón de Guácimo de la provincia de Limón; para lo cual, el Estado, por medio de sus entes públicos, deberá promover el desarrollo de infraestructura e inversiones en turismo en el cantón, bajo un esquema de desarrollo sostenible, turismo inclusivo y el manejo adecuado del medio ambiente, que fortalezcan la condición social y económica del cantón.

**ARTÍCULO 2- Participación del Estado**

El Estado podrá apoyar todas las iniciativas que promuevan el desarrollo local y las actividades de la pequeña y mediana empresa de los habitantes del cantón, que estén vinculadas al desarrollo del turismo.

Rige a partir de su publicación.

Marolin Raquel Azofeifa Trejos  
**Diputada**

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

# **PODER EJECUTIVO**

## **DECRETOS**

N° 42738-MGP-S

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
EL MINISTRO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA Y  
EL MINISTRO DE SALUD**

En ejercicio de las facultades y atribuciones conferidas en los artículos 21, 50, 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley número 6227 del 2 de mayo de 1978; los artículos 4, 6, 7, 147, 160, 177, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395 del 30 de octubre de 1973; los artículos 2 inciso b), c) y e) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973; los artículos 2, 61 incisos 2) y 6), 63, 64 y 65 de la Ley General de Migración y Extranjería, Ley número 8764 del 19 de agosto de 2009; el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020; y,

### **CONSIDERANDO:**

- I. Que los artículos 21 y 50 de la Constitución Política regulan los derechos fundamentales a la vida y salud de las personas, así como el bienestar de la población, que se constituyen en bienes jurídicos de interés público que el Estado está obligado a proteger, mediante la adopción de medidas que les defiendan de toda amenaza o peligro.
- II. Que los artículos 1, 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley 5395 del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud N° 5412, del 08 de noviembre de 1973, regulan esa obligación de protección de los bienes jurídicos de la vida y la salud pública por parte del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud. Particularmente, la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado, y que las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas relativas a la salud son de orden público, por lo que en caso de conflicto prevalecen sobre cualesquiera otras disposiciones de igual validez formal.
- III. Que con fundamento en lo anterior, el Ministerio de Salud es la autoridad competente para ordenar y tomar las medidas especiales para evitar el riesgo o daño a la salud de las personas, o que estos se difundan o agraven, así como para inhibir la continuación o reincidencia en la infracción de los particulares. Dichas normas legales que establecen la competencia del Ministerio de Salud en materia de salud, consagran la potestad de imperio en materia sanitaria, que le faculta para dictar todas las medidas técnicas que sean necesarias para enfrentar y resolver los estados de emergencia sanitarios.
- IV. Que corresponde al Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Salud, la definición de la política nacional de salud, la formación, planificación y coordinación de todas las actividades públicas y privadas relativas a la salud, así como la ejecución de aquellas actividades que le competen conforme a la ley. Por las funciones encomendadas al Ministerio de Salud y sus potestades

policiales en materia de salud pública, debe efectuar la vigilancia y evaluar la situación de salud de la población cuando esté en riesgo. Ello implica la facultad para obligar a las personas a acatar las disposiciones normativas que emita para mantener el bienestar común de la población y la preservación del orden público en materia de salubridad.

- V. Que las autoridades públicas están obligadas a aplicar el principio de precaución en materia sanitaria en el sentido de que deben tomar las medidas preventivas que fueren necesarias para evitar daños graves o irreparables a la salud de los habitantes.
- VI. Que el artículo 147 de la Ley General de Salud consigna que *“Toda persona deberá cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias y las prácticas destinadas a prevenir la aparición y propagación de enfermedades transmisibles. Queda especialmente obligada a cumplir: (...) b) Las medidas preventivas que la autoridad de salud ordene cuando se presente una enfermedad en forma esporádica, endémica o epidémica. c) Las medidas preventivas que la autoridad sanitaria ordene a fin de ubicar y controlar focos infecciosos, vehículos de transmisión, huéspedes y vectores de enfermedades contagiosas o para proceder a la destrucción de tales focos y vectores, según proceda. Asimismo, el ordinal 180 de dicha Ley establece que “Las personas que deseen salir del país y vivan en áreas infectadas por enfermedades transmisibles sujetas al reglamento internacional, o que padezcan de éstas, podrán ser sometidas a las medidas de prevención que procedan, incluida la inhibición de viajar por el tiempo que la autoridad sanitaria determine”.*
- VII. Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio costarricense debido a la situación de emergencia sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.
- VIII. Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, el Poder Ejecutivo integró las medidas sanitarias en materia migratoria para la reapertura de fronteras en el territorio nacional, de tal forma que se logre regular de manera conjunta a través de una misma disposición todo aquello referente al ingreso de personas al país con ocasión del estado de emergencia nacional por el COVID-19 y su condición de pandemia, bajo estrictas condiciones.
- IX. Que el Poder Ejecutivo ha llevado a la valoración respectiva dentro del proceso de reapertura progresiva de fronteras y ha determinado que resulta mantener el estado actual de ese proceso, pero además es necesario mediante la presente reforma, prorrogar el plazo contemplado en el artículo 29 del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, debido a la importancia de contar con dicha medida para el abordaje del estado de

emergencia nacional por el COVID-19 en relación con el manejo de los movimientos migratorios y velar por el bienestar de la población en el país.

Por tanto,

## DECRETAN

### **REFORMA AL DECRETO EJECUTIVO NÚMERO 42690-MGP-S DEL 30 DE OCTUBRE DE 2020, DENOMINADO MEDIDAS MIGRATORIAS TEMPORALES EN EL PROCESO DE REAPERTURA DE FRONTERAS EN EL MARCO DEL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL SANITARIA POR EL COVID-19**

**Artículo 1°-** Refórmese el artículo 29 del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, para que en adelante se consigne lo siguiente:

*“Artículo 29°- La medida de restricción de ingreso al país de personas extranjeras contemplada en el párrafo segundo del artículo 4° del presente Decreto Ejecutivo, se dará a partir de las 00:00 horas del 1 de noviembre de 2020 a las 23:59 horas de 31 de diciembre de 2020. La vigencia de la presente medida será revisada y analizada por el Poder Ejecutivo de conformidad con el comportamiento epidemiológico del COVID-19.”*

**Artículo 2°.-** El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de las 00:00 horas del 1 de diciembre de 2020.

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veintisiete días del mes de noviembre de dos mil veinte.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Gobernación y Policía,  
Michael Soto Rojas.—El Ministro de Salud, Daniel Salas Peraza.—1 vez.—Exonerado.—  
( D42738 - IN2020506401 ).

N° 42736-MOPT-S

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y  
EL MINISTRO DE SALUD**

En ejercicio de las facultades y atribuciones conferidas en los artículos 21, 50, 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública número 6227 del 2 de mayo de 1978; los artículos 4, 6, 7, 147, 160, 177, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973; los artículos 2 inciso b), c) y e) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412, del 08 de noviembre de 1973; los artículos 95 bis, 136 inciso d), 145 inciso dd) y 151 inciso k) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley número 9078 del 4 de octubre de 2012 y sus reformas; el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020; y,

**CONSIDERANDO:**

- I. Que los artículos 21 y 50 de la Constitución Política regulan los derechos fundamentales a la vida y salud de las personas, así como el bienestar de la población, que se constituyen en bienes jurídicos de interés público que el Estado está obligado a proteger, mediante la adopción de medidas que les defiendan de toda amenaza o peligro.
- II. Que los artículos 1, 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973, regulan la obligación de protección de los bienes jurídicos de la vida y la salud pública por parte del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud. Asimismo, la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado, y que las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas relativas a la salud son de orden público, por lo que en caso de conflicto prevalecen sobre cualesquiera otras disposiciones de igual validez formal.
- III. Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de alerta sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.

- IV.** Que el ordinal 22 de la Constitución Política consagra el derecho humano que posee toda persona de trasladarse y permanecer en el territorio nacional. Se trata de la libertad de tránsito, entendida como la libertad de movimiento, traslado y permanencia en cualquier punto de la República; no obstante, dicho derecho fundamental no eleva al rango constitucional el elemento de movilizarse en un medio de transporte en particular. El núcleo duro de dicho derecho radica en garantizar a las personas la posibilidad de trasladarse libremente en el territorio nacional. Bajo ese entendido, se deduce que existe la opción de aplicar medidas de restricción temporal para la conducción de un vehículo automotor durante un horario determinado sin que ello constituya un quebranto o amenaza a la libertad de tránsito.
- V.** Que de conformidad con los artículos 1 y 2 de la Ley de Administración Vial, Ley número 6324 del 24 de mayo de 1979, en armonía con Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley número 9078 del 4 de octubre de 2012, disponen que corresponde al Poder Ejecutivo, mediante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, regular lo concerniente al tránsito de vehículos en las vías públicas terrestres de Costa Rica.
- VI.** Que el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, estipula que “El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente (...)”. Sin embargo, de forma más específica a través de la Ley número 9838 del 3 de abril de 2020, se reformó la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, siendo que se agregó el artículo 95 bis, el cual consigna que “El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará. (...)”.
- VII.** Que indudablemente, la facultad reconocida en los numerales supra citados responde a una relación de sujeción especial que el ordenamiento jurídico dispone como categoría jurídica particular en el vínculo sostenido entre la Administración Pública y las personas administradas para el mejoramiento y fortalecimiento de la función pública. En el presente caso, la restricción vehicular es una acción derivada de ese régimen para atender y proteger un bien jurídico preponderante como lo es la salud pública y con ello, el bienestar general, bajo criterios objetivos, razonables y proporcionales.

**VIII.** Que tras la revisión constante efectuada por el Poder Ejecutivo en el marco de la situación sanitaria actual por el COVID-19 en el territorio nacional, se ha considerado pertinente la posibilidad de ampliar la suspensión temporal de la restricción vehicular diurna emitida mediante el Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, de tal forma que no se aplique transitoriamente la medida de restricción vehicular con horario diferenciado. Es así como, se ha determinado que todo el territorio nacional se continúe aplicando la medida de restricción vehicular regulada bajo los Decretos Ejecutivos número 42253-MOPT-S del 24 de marzo de 2020 y 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020. Aunado a lo anterior, se debe enfatizar nuevamente que la presente decisión de suspensión no implica un debilitamiento de las acciones sanitarias, sino que se trata de un esfuerzo de actualización y adaptación de las diferentes medidas de restricción vehicular con ocasión del escenario actual, por lo cual resulta viable la unificación sin afectar el objetivo de dichas medidas sanitarias. Es así que, el Poder Ejecutivo procura llevar a cabo actuaciones para el control de la presencia del COVID-19 en el país, resguardar la salud de la población y evitar la saturación de los servicios de salud, en especial, de las unidades de cuidados intensivos.

Por tanto,

DECRETAN

**PRORROGAR LA SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL DECRETO EJECUTIVO NÚMERO 42484-MOPT-S DEL 17 DE JULIO DE 2020 DENOMINADO RESTRICCIÓN VEHICULAR CON FRANJA HORARIA DIFERENCIADA EN DETERMINADOS CANTONES DEL PAÍS ANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL POR EL COVID-19**

**ARTÍCULO 1°.- Objetivo.**

La presente medida respecto del Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, se realiza con el objetivo de mejorar y armonizar las acciones para mitigar la propagación y el daño a la salud pública ante los efectos del COVID-19. Además, esta medida se adopta como parte del estado de emergencia nacional declarado mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020 y en procura del bienestar de todas las personas que habitan en el territorio costarricense.

**ARTÍCULO 2°.- Prórroga de la suspensión temporal.**

Durante el período comprendido del 1° de diciembre al 31 de diciembre de 2020, se suspende la aplicación del Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, en su totalidad por dicho lapso.

### **ARTÍCULO 3°.- Aplicación de las normas correspondientes.**

Por el período de suspensión establecido en el artículo anterior de este Decreto Ejecutivo, los cantones y distritos en alerta naranja, así como la zona fronteriza se regirán por las medidas de restricción vehicular dispuestas en los Decretos Ejecutivos número 42253-MOPT-S del 24 de marzo de 2020 y 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020.

### **ARTÍCULO 4°.- Rige.**

El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de las 00:00 horas del 1° de diciembre de 2020.

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veintisiete días del mes de noviembre de dos mil veinte.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Salud, Daniel Salas Peraza.—  
El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—Exonerado.—  
( D42736 - IN2020506402 ).

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y  
EL MINISTRO DE SALUD**

En ejercicio de las facultades y atribuciones conferidas en los artículos 21, 50, 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública número 6227 del 2 de mayo de 1978; los artículos 4, 6, 7, 147, 160, 177, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973; los artículos 2 inciso b), c) y e) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412, del 08 de noviembre de 1973; los artículos 95 bis, 136 inciso d), 145 inciso dd) y 151 inciso k) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley número 9078 del 4 de octubre de 2012 y sus reformas; el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020; y,

**CONSIDERANDO:**

- I. Que los artículos 21 y 50 de la Constitución Política regulan los derechos fundamentales a la vida y salud de las personas, así como el bienestar de la población, que se constituyen en bienes jurídicos de interés público que el Estado está obligado a proteger, mediante la adopción de medidas que les defiendan de toda amenaza o peligro.
- II. Que los artículos 1, 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973, regulan la obligación de protección de los bienes jurídicos de la vida y la salud pública por parte del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud. Asimismo, la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado, y que las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas relativas a la salud son de orden público, por lo que en caso de conflicto prevalecen sobre cualesquiera otras disposiciones de igual validez formal.
- III. Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de alerta sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.
- IV. Que el ordinal 22 de la Constitución Política consagra el derecho humano que posee toda persona de trasladarse y permanecer en el territorio nacional. Se trata de la libertad de tránsito, entendida como la libertad de movimiento, traslado y

permanencia en cualquier punto de la República; no obstante, dicho derecho fundamental no eleva al rango constitucional el elemento de movilizarse en un medio de transporte particular. El núcleo duro de dicho derecho radica en garantizar a las personas la posibilidad de trasladarse libremente en el territorio nacional. Bajo ese entendido, se deduce que existe la opción de aplicar medidas de restricción temporal para la conducción de un vehículo automotor durante un horario determinado sin que ello constituya un quebranto o amenaza a la libertad de tránsito.

- V.** Que de conformidad con los artículos 1 y 2 de la Ley de Administración Vial, Ley número 6324 del 24 de mayo de 1979, en armonía con Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley número 9078 del 4 de octubre de 2012, disponen que corresponde al Poder Ejecutivo, mediante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, regular lo concerniente al tránsito de vehículos en las vías públicas terrestres de Costa Rica.
- VI.** Que el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, estipula que *“El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente (...)”*. Sin embargo, de forma más específica a través de la Ley número 9838 del 3 de abril de 2020, se reformó la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, siendo que se agregó el artículo 95 bis, el cual consigna que *“El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará. (...)”*.
- VII.** Que indudablemente, la facultad reconocida en los numerales *supra* citados responde a una relación de sujeción especial que el ordenamiento jurídico dispone como categoría jurídica particular en el vínculo sostenido entre la Administración Pública y las personas administradas para el mejoramiento y fortalecimiento de la función pública. En el presente caso, la restricción vehicular es una acción derivada de ese régimen para atender y proteger un bien jurídico preponderante como lo es la salud pública y con ello, el bienestar general, bajo criterios objetivos, razonables y proporcionales.
- VIII.** Que ante la situación epidemiológica actual por el COVID-19 en el territorio nacional y a nivel internacional, el Poder Ejecutivo está llamado a mantener los esfuerzos y fortalecer, con apego a la normativa vigente, las medidas de

prevención por el riesgo en el avance de dicho brote que, por las características del virus resulta de fácil transmisión mayormente con síntomas, pero también en personas sin síntomas manifiestos, lo cual representa un factor de aumento en el avance del brote por COVID-19, provocando una eventual saturación de los servicios de salud y la imposibilidad de atender oportunamente a aquellas personas que enfermen gravemente.

- IX.** Que en aplicación del ejercicio periódico de evaluación objetiva y cuidadosa efectuado por el Poder Ejecutivo desde el inicio del estado de emergencia nacional en torno a la medida de la restricción vehicular y su relación con el escenario epidemiológico actual del COVID-19 en el territorio nacional, se ha concluido una vez más la pertinencia de contar con esta medida mediante la extensión de su plazo de vigencia, particularmente para el caso de la restricción vehicular diurna mediante el Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020. Aunado a ello, recientemente el Programa Estado de la Nación emitió el informe correspondiente al año 2020, en el cual se contempló un estudio especial sobre los efectos de la pandemia en el país y su relación con las medidas de restricción vehicular, movilidad de la población y la asociación con los nuevos contagios locales de COVID-19. Dicho estudio técnico reflejó con claridad y precisión los impactos positivos generados a partir de la aplicación de tal medida de restricción en el marco de la emergencia nacional actual.
- X.** Que la medida de restricción vehicular constituye una de las acciones esenciales para mitigar los efectos del COVID-19 y así, continuar con los esfuerzos para controlar la presencia de dicha enfermedad en el país. Esta medida permite disminuir la exposición de las personas a la adquisición y/o transmisión de dicha enfermedad y ante el escenario actual, persiste la necesidad de resguardar la salud de la población y evitar la saturación de los servicios de salud, en especial, de las unidades de cuidados intensivos. El Poder Ejecutivo debe tomar acciones específicas para disminuir el aumento en la propagación del COVID-19 y por ende, se procede a prorrogar la presente medida de mitigación.

Por tanto,

DECRETAN

**REFORMA AL DECRETO EJECUTIVO NÚMERO 42295-MOPT-S DEL 11 DE ABRIL DE 2020, DENOMINADO RESTRICCIÓN VEHICULAR DIURNA ANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL EN TODO EL TERRITORIO COSTARRICENSE POR EL COVID-19**

## **ARTÍCULO 1°.- Objetivo.**

La presente reforma a la medida de restricción vehicular emitida en el Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020, se realiza con el objetivo de fortalecer las acciones para mitigar la propagación y el daño a la salud pública ante los efectos del COVID-19. Asimismo, esta medida de ampliación se adopta como parte del estado de emergencia nacional declarado mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020 y en procura del bienestar de todas las personas que radican en el territorio costarricense.

## **ARTÍCULO 2°.- Reforma al artículo 11°.**

Refórmese el artículo 11° del Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020, a efectos de que se modifique la fecha de aplicación y en adelante se lea de la siguiente manera:

### ***“ARTÍCULO 11°.- Plazo de aplicación de la presente medida.***

*La medida de restricción vehicular diurna contemplada en el presente Decreto Ejecutivo, se aplicará a partir de las 05:00 horas del 13 de abril a las 21:59 horas del 31 de diciembre de 2020, inclusive. La vigencia de la presente medida será revisada y actualizada de conformidad con el comportamiento epidemiológico del COVID-19.”*

## **ARTÍCULO 3°.- Vigencia.**

El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de las 00:00 horas del 1° de diciembre de 2020.

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veintisiete días del mes de noviembre de dos mil veinte.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Salud, Daniel Salas Peraza.—  
El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—  
Exonerado.—( D42735 - IN2020506403 )

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### INTENDENCIA DE ENERGÍA

RE-0120-IE-2020 DEL 27 DE NOVIEMBRE DE 2020

#### SOLICITUD TARIFARIA PRESENTADA POR LA REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A. (RECOPE) PARA LA FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTE A NOVIEMBRE DE 2020.

ET-076-2020

#### RESULTANDO:

- I. Que el 30 de julio de 1981, mediante la Ley 6588, se establece que Recope es la encargada de refinar, transportar y comercializar a granel el petróleo y sus derivados en el país.
- II. Que el 17 de agosto de 1993, mediante la Ley 7356, se establece que la importación, refinación y distribución al mayoreo de petróleo crudo y sus derivados para satisfacer la demanda nacional son monopolio del Estado, por medio de Recope.
- III. Que el 15 de octubre de 2015, mediante la resolución RJD-0230-2015, publicada en el Alcance 89 a La Gaceta 211 del 30 de octubre de 2015, se estableció 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*, modificada por la resolución RJD-070-2016 publicada en el Alcance 70 de la Gaceta 86 del 5 de mayo de 2016.
- IV. Que el 12 de enero de 2016, mediante el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE, se oficializó y declaró de interés público la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker, asfalto y emulsión asfáltica.
- V. Que el 19 de febrero de 2018, las empresas envasadoras Tomza de Costa Rica S.A., Envasadora Súper Gas GLP S.A. y 3-101-622925 S.A. solicitaron, mediante oficio sin número, que se realicen ajustes mensuales incorporando la composición del GLP (folios 3013 a 3020 del expediente ET-081-2017).
- VI. Que el 4 de diciembre de 2018, se publicó la Ley 9635 *Ley del Impuesto sobre el Valor Agregado* en el Alcance Digital 202 a La Gaceta 225.
- VII. Que el 11 de junio de 2019, en el Alcance Digital 129 a La Gaceta 108, se publicó el Decreto 41779-H *Reglamento de la Ley del Impuesto sobre el Valor Agregado*.

- VIII.** Que el 10 de julio de 2019, la IE mediante la resolución RE-0048-IE-2019, publicada en el Alcance Digital 165 a La Gaceta 135 del 18 de julio de 2019, aprobó entre otras cosas el margen de operación de Recope, los otros ingresos prorrateados y la rentabilidad sobre base tarifaria en colones por litro para cada producto para el 2019 (ET-024-2019).
- IX.** Que el 20 de mayo de 2020, mediante el Decreto Ejecutivo 42352- MINAE, publicado en el alcance 122 a la Gaceta 118 del 22 de mayo de 2020, se reformó la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, bunker, asfalto y emulsión asfáltica, definida en el Decreto 39437-MINAE.
- X.** Que el 13 de noviembre de 2020, Recope mediante el oficio GG-0864-2020 presentó la solicitud de fijación extraordinaria de precios de los combustibles correspondiente al mes de noviembre (folio 1 a 274).
- XI.** Que el 11 y 16 de noviembre de 2020, Recope mediante oficios EEF-0203-2020 y EEF-0205-2020, remitió copia de las facturas de importación de combustible utilizados por la flota pesquera nacional no deportiva (folio 294 al 325).
- XII.** Que el 16 de noviembre de 2020, la IE mediante el oficio OF-1217-IE-2020 le otorgó admisibilidad y solicitó proceder con la convocatoria a consulta pública respectiva (folios 283 a 285).
- XIII.** Que el 18 de noviembre de 2020, Recope mediante el oficio EEF-0207-2020 remitió los precios del asfalto y las emulsiones asfálticas (folio 293).
- XIV.** Que el 20 de noviembre de 2020, se publicó en los diarios nacionales: La Teja, La Extra y La Gaceta 277, la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones, otorgando plazo hasta el 26 de noviembre de 2020 (folio 292).
- XV.** Que el 26 de noviembre de 2020, mediante el oficio IN-0999-DGAU-2020, la Dirección General de Atención del Usuario (DGAU) remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que, vencido el plazo establecido en la convocatoria a consulta pública, no se recibieron posiciones. (corre agregado a expediente).
- XVI.** Que el 27 de noviembre de 2020, a las 09:00 horas se revisó el expediente digital el cual contienen 327 folios.
- XVII.** Que el 27 de noviembre de 2020, mediante el oficio IN-0201-IE-2020, la IE, analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos.

## CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio IN-0201-IE-2020, citado y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

## II. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD TARIFARIA

*De conformidad con la metodología vigente y aplicable al presente asunto, la RJD-0230-2015, el cálculo del precio de cada uno de los combustibles se debe realizar con fecha de corte al segundo viernes de cada mes -13 de noviembre de 2020 en este caso-, con base en las siguientes variables y criterios de cálculo:*

### 1. Precio FOB de referencia ( $Pr_{ij}$ )

*En lo que respecta al cálculo de los precios de referencia FOB, se utilizaron los precios internacionales de los 15 días naturales anteriores al segundo viernes del mes, que corresponde a la fecha de corte de realización del estudio. Los precios están sustentados en el promedio simple de los 11 días hábiles de los precios FOB internacionales de cada uno de los productos derivados del petróleo; tomados de la bolsa de materias primas de Nueva York (NYMEX) -período de cálculo comprendido entre el 29 de octubre y el 12 de noviembre de 2020 ambos inclusive. Para el Av-gas, que publica precios los sábados, se cuenta con 13 registros durante este mismo período.*

*De este rango de precios se obtuvo un precio promedio por barril para cada tipo de producto. Dicho precio promedio a la fecha de corte se expresa en colones por litro, utilizando 158,987 litros por barril y se realiza la conversión al tipo de cambio promedio de venta para las operaciones con el sector público no bancario, correspondiente a los 15 días naturales anteriores al segundo viernes de cada mes (fecha de corte de realización del estudio), calculado por el Banco Central de Costa Rica para efecto de expresarlo en colones. El tipo de cambio promedio utilizado es de  $\text{C}612,86/\text{\$}$ , correspondiente al período comprendido entre el 29 de octubre y el 12 de noviembre de 2020, ambos inclusive.*

### **Resumen de los $Pr_{ij}$**

*En el siguiente cuadro se detallan los precios promedios vigentes de los combustibles y los propuestos, tanto en US dólares por barril -unidad de compra venta a nivel internacional- como en colones por litro -unidad de compra venta a nivel nacional-.*

Se incorpora el ajuste de calidad de conformidad con lo señalado en la resolución RE-0003-IE-2020.

**Cuadro 1**  
**Comparativo de precios FOB promedio por producto (en \$/bbl y ¢/l)**

Producto	Pr <sub>ij</sub> (\$/bbl) RE-0094-IE- 2020	Pr <sub>ij</sub> (\$/bbl) Propuesta	Diferencia (\$/bbl)	Pr <sub>ij</sub> (¢/l) <sup>1</sup> RE-0094-IE- 2020	Pr <sub>ij</sub> (¢/l) <sup>2</sup> Propuesta	Diferencia (¢/l)
Gasolina RON 95	53,45	47,72	-5,73	202,99	183,93	-19,06
Gasolina RON 91	50,81	45,58	-5,22	192,97	175,71	-17,26
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	46,45	48,26	1,81	176,43	186,05	9,62
Diésel marino	52,96	53,45	0,49	201,15	206,03	4,88
Keroseno	43,03	44,86	1,84	163,43	172,94	9,51
Búnker	36,26	37,41	1,14	137,73	144,20	6,47
Búnker Térmico ICE	39,55	40,92	1,37	150,21	157,72	7,51
IFO 380	40,82	40,92	0,10	155,05	157,75	2,70
Asfalto	41,42	41,75	0,33	157,32	160,92	3,61
Asfalto AC-10	47,74	48,07	0,33	181,32	185,28	3,97
Diésel pesado o gasóleo	39,18	40,42	1,23	148,81	155,79	6,98
Emulsión asfáltica rápida (RR)	26,45	26,74	0,29	100,47	103,08	2,60
Emulsión asfáltica lenta (RL)	26,92	27,14	0,21	102,26	104,60	2,34
LPG (70-30)	22,59	25,57	2,97	85,82	98,56	12,74
LPG (rico en propano)	21,17	23,45	2,29	80,40	90,41	10,01
Av-Gas	88,43	82,46	-5,97	335,86	317,85	-18,01
Jet fuel A-1	43,03	44,86	1,84	163,43	172,94	9,51
Nafta Pesada	44,45	44,52	0,07	168,82	171,61	2,79

Factor de conversión 1 barril = 158,987 litros

<sup>1</sup> Tipo de cambio promedio: ¢612,86/US\$

<sup>2</sup> Tipo de cambio promedio: ¢603,86/US\$

Fuente: Intendencia de Energía.

De acuerdo con la información presentada en el cuadro anterior, al comparar los precios promedio internacionales en dólares de esta propuesta, respecto a los utilizados en la última fijación tarifaria, por medio de la cual se ajustó esta variable (RE-0094-IE-2020), se registró un aumento en el precio de la mayoría de los productos que importa Recope de la Costa del Golfo de los Estados Unidos, con excepción de las gasolinas. Lo anterior se explica, principalmente, por la expectativa generalizada a nivel mundial relacionada con la creación de una posible vacuna contra el COVID-19, lo que ha provocado presiones al aumento en la demanda, además de nuevas señales de medidas de recorte en la producción por parte de los países de la OPEP+ (Países Árabes miembros de la OPEP y Rusia).

Por otra parte, en lo que respecta a las gasolinas, el aumento de los inventarios de estos productos en Estados Unidos causó un efecto contrario, generando una disminución en su precio internacional.

El 25 de abril de 2016, mediante la resolución RJD-070-2016, publicada en el Alcance 70 de la Gaceta 86 del 5 de mayo de 2016, se modificó la referencia del Asfalto descrita en la tabla 1 de la metodología vigente, leyéndose correctamente: "Selling Prices Asphalt Cement, Gulf Coast, Area Barge y/o Asphalt Cement Texas/Louisiana Gulf. Dato puede ser proporcionado por Recope." La IE utilizó

como referencia los precios FOB internacional del Asfalto de “Selling Prices Asphalt Cement, Gulf Coast/Mid-South, Area Barge”, publicados en la revista *Poten & Partners* con reporte semanal.

Asimismo, dichos precios se encuentran expresados en dólares de los Estados Unidos por tonelada corta (por sus siglas en inglés US\$/ST). No obstante, con el objetivo de expresar los precios internacionales en dólares de los Estados Unidos (US\$) por barril, esta Intendencia, de conformidad con los resultados obtenidos por el Programa de ARESEP de Evaluación de la Calidad de Hidrocarburos (mediciones efectuadas por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), calculó el factor de conversión de la densidad del asfalto para el año 2019 en 5,553 barril/tonelada corta. Este resultado se obtiene a partir del valor de densidad promedio anual obtenido por el Programa, el cual fue de 1,0277 g/cm<sup>3</sup> a 25°C.

La ecuación utilizada para determinar el factor de conversión fue:

$$(1 \text{ L}/1,0277 \text{ kg}) * (907,18 \text{ kg}/1 \text{ ton}) * (1 \text{ gal}/3,785 \text{ L}) * (1 \text{ barril}/42 \text{ gal}) = 5,553 \text{ barril/ton}$$

## 2. Margen de operación de Recope (K), otros ingresos prorrateados y rentabilidad sobre base tarifaria por producto

Mediante la resolución RE-0048-IE-2019 del 10 de julio de 2019, se fijó el margen de operación de Recope, el ajuste de otros ingresos prorrateados y la rentabilidad sobre base tarifaria para cada producto en colones por litro para el 2019, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro 2**  
**Cálculo de componentes de precio por producto 2019**  
**(colones por litro)**

<b>Producto</b>	<b>K</b>	<b>OIP<sub>i,a</sub></b>	<b>RSBT<sub>i</sub></b>
Gasolina RON 95	36,41	(0,05)	10,97
Gasolina RON 91	35,89	(0,05)	11,17
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	36,08	(0,05)	11,64
Diésel marino	36,08	(0,05)	11,64
Keroseno	34,39	(0,05)	10,27
Búnker	62,87	(0,05)	13,45
Búnker Térmico ICE	32,25	(0,05)	3,19
IFO-380	53,66	(0,05)	12,72
Asfaltos	95,16	(0,05)	16,20
Diésel pesado	32,44	(0,05)	6,07
Emulsión Asfáltica RR	59,58	(0,05)	13,78
Emulsión Asfáltica RL	52,86	(0,05)	13,78
LPG (mezcla 70-30)	51,01	(0,05)	10,56
LPG (rico en propano)	50,80	(0,05)	10,56
Av-gas	225,81	(0,05)	30,22
Jet fuel A-1	63,41	(0,05)	14,07
Nafta pesada	27,02	(0,05)	10,50

Fuente: RE-0048-IE-2019

### 3. Ventas estimadas

En el expediente ET-076-2020 Anexo N.º 3C, Recope presentó una explicación detallada sobre el procedimiento seguido para realizar la estimación de las ventas por producto de noviembre 2020 a febrero de 2021. El Área de Inteligencia de Negocios de la IE, realizó una evaluación de esta estimación y como resultado, se concluyó que la metodología utilizada por Recope es más precisa que la que se obtiene directamente de la aplicación del FORECAST PRO, considerando que los ajustes realizados minimizan la diferencia entre ventas reales y estimadas. En consecuencia, se utilizó el dato proporcionado por Recope.

### 4. Diferencial de precios (Dai,j)

De acuerdo con la metodología vigente, el diferencial de precios  $D_{ai,j}$  que se debe incorporar a los precios de los combustibles bimestralmente, se origina 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  $j$ , dividido entre el total de ventas estimadas por producto  $i$  para el periodo de ajuste  $j$ . Y se calcula utilizando las ecuaciones del apartado 5.6 de la metodología.

Mediante la resolución RE-0094-IE-2020 publicada en el Alcance 283 a la Gaceta 259 del 27 de octubre de 2020., se fijó el diferencial de precios que regirá en las tarifas que se fijen para noviembre y diciembre de 2020 (ET-069-2020).

El cuadro siguiente resume los cálculos de esta variable por producto, así como el costo por litro a incorporar en el precio plantel:

**Cuadro 3**  
**Cálculo del diferencial de precios para cada producto por litro**

Producto	Monto (¢ / litro) (*)
Gasolina RON 95	-16,80
Gasolina RON 91	-19,36
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	-6,90
Asfalto	-9,73
LPG (mezcla 70-30)	0,73
Jet fuel A-1	7,53
Búnker	-0,21
Búnker Térmico ICE	0,00
Av-gas	-22,02

(\*) Los montos negativos corresponden a rebajas en las tarifas.

Fuente: Intendencia de Energía

Al Asfalto AC-10, no se le aplicará ningún monto por diferencial de precios, ya que al tratarse de un producto diferenciado Recope deberá suministrar los datos de manera separada para los futuros cálculos por este concepto.

## 5. Ajuste de la densidad para el GLP

De conformidad con lo indicado en la sección 2.1.4.1 y el Por Tanto VI y VII de la RIE-030-2018 del 23 de marzo de 2018, para noviembre 2020 se realiza el ajuste volumétrico en cilindros de acuerdo con la densidad media (15°C y 1 atm) en plantas envasadoras, utilizando los datos del trimestre comprendido entre agosto y octubre 2020, tal y como se muestra a continuación:

**Cuadro 4**  
**Litros de GLP por capacidad del cilindro**

Capacidad del cilindro	Mezcla 70/30	Rico en propano
	Litros ajustados para noviembre 2020	
4,54 kg (10 lb)	8,71	8,98
9,07 kg (20 lb)	17,41	17,96
11,34 kg (25 lb)	21,76	22,46
15,88 kg (35 lb)	30,47	31,44
18,14 kg (40 lb)	34,82	35,93
20,41 kg (45 lb)	39,18	40,42
27,22 kg (60 lb)	52,24	53,89
45,36 kg (100 lb)	87,06	89,82

Fuente: Recope, Intendencia de Energía

## 6. Subsidios

### 6.1. Flota pesquera nacional no deportiva

De acuerdo con la aplicación de la Ley 9134 de Interpretación Auténtica del artículo 45 de la Ley 7384, creación del Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura, y sus reformas, de 16 de marzo de 1994 y del artículo 123 de la Ley de Pesca y Acuicultura 8436 y sus reformas de 1 de marzo de 2005 y lo establecido en la resolución RJD-0230-2015, se actualiza en los precios de los combustibles, el subsidio a la flota pesquera, calculado con base en la facturación real de compra de los combustibles gasolina RON 91 y diésel de octubre de 2020.

#### 6.1.1. Determinación del “Si” a aplicar a las tarifas vigentes:

El valor del subsidio se determinó como la suma de todas las diferencias entre lo que está incluido en la tarifa vigente y los costos que la Ley 9134 indica le corresponde pagar a este sector, de tal forma que se resten esas diferencias a las tarifas vigentes, para obtener el precio final de venta.

De conformidad con lo indicado en el párrafo anterior, se detallan a continuación únicamente los componentes que se deben actualizar cada mes:

- i. Margen de Recope:

El precio plantel del diésel y la gasolina RON 91 para venta al sector pesquero nacional no deportivo debe contemplar, únicamente: flete marítimo, seguro marítimo y costos de trasiego, almacenamiento, distribución; éstos de acuerdo con la última información disponible, en este caso, el estudio ordinario más reciente (RE-0048-IE-2019). De conformidad con el método de cálculo del subsidio para pescadores, primero se calcula cada uno de los componentes de costo del margen absoluto de ambos productos -gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre - determinados en el estudio ordinario de margen de Recope. Se obtiene como resultado los nuevos valores a incorporar al margen ajustado de pescadores, tal y como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

**Cuadro 5**  
**Cálculo del margen de Recope a incluir en el precio de la flota pesquera**  
**(colones por litro)**

<b>Gasolina RON 91</b>		
<b>Componente del margen</b>	<b>Margen total</b>	<b>Margen ajustado pescadores</b>
Margen de Comercializador (Platt's) ¢/L	0,42	
<b>Flete marítimo ¢/L</b>	<b>7,30</b>	<b>7,30</b>
<b>Seguro marítimo ¢/L</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Costo marítimo ¢/L	0,41	
Pérdidas en tránsito \$/bbf	-0,06	
<b>Costos de trasiego almacenamiento y distribución</b>	<b>9,16</b>	<b>9,16</b>
Costos de gerencias de apoyo	10,08	
Inventario de Seguridad en producto terminado	0,00	
Inversión (depreciación)	7,36	
Costos por demoras en embarques	0,74	
Transferencias	0,28	
<b>Total</b>	<b>35,89</b>	<b>16,65</b>

*Nota:* El margen total es el margen de comercialización de Recope determinado en la resolución RE-0048-2019, el margen ajustado a pescadores refleja los únicos tres costos listados anteriormente de conformidad con la Ley 9134.

Fuente: RE-0048-IE-2019

<b>Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre</b>		
<b>Componente del margen</b>	<b>Margen total</b>	<b>Margen ajustado pescadores</b>
Margen de Comercializador (Platt's) ¢/L	0,42	
<b>Flete marítimo ¢/L</b>	<b>7,17</b>	<b>7,17</b>
<b>Seguro marítimo ¢/L</b>	<b>0,21</b>	<b>0,21</b>
Costo marítimo ¢/L	0,43	
Pérdidas en tránsito \$/bbf	0,01	
<b>Costos de trasiego almacenamiento y distribución</b>	<b>9,38</b>	<b>9,38</b>
Costos de gerencias de apoyo	10,08	
Inventario de Seguridad en producto terminado	0,00	
Inversión (depreciación)	7,35	
Costos por demoras en embarques	0,74	
Transferencias	0,28	
<b>Total</b>	<b>36,08</b>	<b>16,76</b>

*Nota:* El margen total es el margen de comercialización de Recope determinado en la resolución RE-0048-2019, el margen ajustado a pescadores refleja los únicos tres costos listados anteriormente de conformidad con la Ley 9134. Fuente: RE-0048-IE-2019

Por consiguiente, las tarifas propuestas de gasolina RON 91 incluirían un margen de operación de ¢35,89 por litro, mientras que el cargo por margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ¢16,65 por litro, generando un diferencial de ¢19,24 por litro.

Para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, las tarifas propuestas incluirían un margen de operación de ¢36,08 por litro, mientras que el margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ¢16,76 por litro, generando un diferencial de ¢19,32 por litro.

ii. Monto de la factura de compra del combustible:

Se calculó las diferencias entre los precios FOB vigentes a la fecha de este informe y los precios promedio simple facturados de los embarques recibidos en octubre de 2020, según facturas adjuntas al expediente.

**Cuadro 6**  
**Diferencia entre el  $P_{rij}$  y el precio facturado**  
**(Facturas octubre 2020)**

Facturas pagadas en el último mes

Producto	Fecha de factura	\$/ bbl	Bbls	Total \$	Beneficiario	Embarque
Diésel	1-oct-20	\$42,85	\$300 071,52	\$12 856 665,71	Exxon	2020102D21
Diésel	15-oct-20	\$45,37	\$250 173,14	\$11 350 078,17	Exxon	2020114D22
Gasolina RON 91	6-oct-20	\$48,21	\$149 953,22	\$7 229 389,29	Exxon	2020103G21
Gasolina RON 91	21-oct-20	\$46,51	\$150 186,52	\$6 985 583,55	Exxon	2020113G22
Diferencial de precios promedio						
Producto	Pri promedio facturado \$	Pri vigente \$	dif /bbl \$	dif /L \$	dif /L ¢ (*)	
Diésel 50 ppm de azufre	\$43,99	\$46,45	-\$2,46	-\$0,02	-\$9,48	
Gasolina RON 91	\$47,36	\$50,81	-\$3,45	-\$0,02	-\$13,28	

(\*) Tipo de cambio promedio: ¢612,86/US\$

Fuente: Intendencia de Energía

iii. Subsidio por litro de noviembre 2020:

En el siguiente cuadro se muestra el subsidio por litro para la gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre que vende Recope a la flota pesquera nacional no deportiva, identificando el monto para cada ítem considerado:

**Cuadro 7**  
**Cálculo del subsidio para la gasolina RON 91**  
**y el diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre**  
**para la flota pesquera nacional no deportiva**  
**-noviembre de 2020-**  
**(colones por litro)**

<b>Componentes del <math>SC_{i,j}</math> de gasolina RON 91 pescadores</b>		<b>Componentes del <math>SC_{i,j}</math> de diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores</b>	
Pri -facturación-	-13,28	Pri -facturación-	-9,48
K	-19,24	K	-19,32
<b><math>SC_{i,j}</math></b>	<b>-32,52</b>	<b><math>SC_{i,j}</math></b>	<b>-28,80</b>

*Fuente: Intendencia de Energía*

Como resultado, el monto por litro a subsidiar en noviembre 2020 para la gasolina RON 91 para pescadores es de  $\text{C}\$32,52$  por litro; para el diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre de pescadores un monto correspondiente a  $\text{C}\$28,80$  por litro.

**6.1.2. Asignación del subsidio cruzado a otros combustibles:**

De conformidad con la resolución RJD-0230-2015, 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 distribuida de conformidad con la ecuación 18 de la metodología vigente.

Dicha ecuación 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.

**6.1.3. Cálculo del valor total del subsidio**

Una vez obtenido el monto del subsidio para pescadores por litro de gasolina RON 91 y diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, éste se multiplica por las ventas estimadas de esos productos para el mes de diciembre de 2020, con el fin de determinar el monto total a subsidiar.

De la aplicación del cálculo anterior se obtiene como resultado que el monto total a subsidiar en noviembre 2020 para la gasolina RON 91 para pescadores es de 26 116 708,34. Por otra parte, para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre de pescadores un monto correspondiente a  $\text{C}\$28 022 002,21$  por litro, en el siguiente cuadro se puede ver el detalle:

**Cuadro 8**  
**Cálculo del subsidio total a la flota pesquera nacional no deportiva**  
**(colones)**

Subsidio	Monto del subsidio por litro a trasladar en diciembre	Ventas estimadas a pescadores diciembre	Subsidio a pescadores
Gasolina RON 91	(32,52)	803 098,61	(26 116 708,34)
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	(28,80)	972 952,75	(28 022 002,21)
<b>Total</b>	-	1 776 051,36	(54 138 710,56)

Fuente: Intendencia de Energía

De conformidad con el cuadro anterior, el subsidio total a pescadores asciende a  $\text{C}\$54\,138\,710,56$  a trasladar en diciembre de 2020. Una vez obtenido este monto se distribuye proporcionalmente, según las ventas estimadas de diciembre de 2020 de todos los demás productos que expende Recope, con el fin de obtener el valor total del subsidio ( $PS_{i,j}$ ), tal y como se muestra a continuación:

**Cuadro 9**  
**Cálculo de la asignación del subsidio por producto**

Producto	Recope: ventas octubre 2020 <sup>a</sup>		Subsidio total <sup>c</sup>	Ventas diciembre 2020 <sup>d</sup>	Subsidio $\text{C}\$/\text{litro}$
	Litros	Relativo <sup>b</sup>			
Gasolina RON 95	44 575 272,00	19,85%	10 745 459,37	51 007 708,46	0,21
Gasolina RON 91	43 437 476,00	19,34%	10 471 178,58	49 390 564,45	0,21
Gasolina RON 91 pescadores	743 580,00	0,00%	(26 116 708,34)	803 098,61	(32,52)
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	85 751 928,00	38,18%	20 671 637,36	94 414 571,42	0,22
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	1 440 041,00	0,00%	(28 022 002,21)	972 952,75	(28,80)
Keroseno	298 781,00	0,13%	72 025,12	312 983,26	0,23
Búnker	8 033 929,00	3,58%	1 936 684,93	8 889 233,47	0,22
Búnker Térmico ICE/e	-	0,00%	-	-	-
IFO-380	-	0,00%	-	-	-
Asfalto	4 252 292,00	1,89%	1 025 071,28	4 894 151,42	0,21
Asfalto AC-10	-	0,00%	-	-	-
Diésel pesado o gasóleo	433 449,00	0,19%	104 488,62	390 063,64	0,27
Emulsión asfáltica rápida (RR)	1 709 468,00	0,76%	412 089,89	1 743 276,56	0,24
Emulsión asfáltica lenta (RL)	342 471,00	0,15%	82 557,17	238 480,50	0,35
LPG (70-30)	29 816 730,00	13,28%	7 187 717,46	30 355 930,49	0,24
Av-Gas	94 436,00	0,04%	22 765,05	97 925,32	0,23
Jet Fuel -A1	5 836 791,00	2,60%	1 407 035,73	12 778 651,27	0,11
Nafta pesada	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	226 766 644,00	100%	-	256 289 591,61	-

a/ Ventas reales mensuales de reportes mensuales Recope

b/ No incluye ventas a pescadores.

c/ Los montos negativos corresponden al subsidio al precio de los combustibles para la flota pesquera nacional no deportiva, mientras que los montos positivos corresponden al monto adicional que se debe cobrar en los demás productos, diferentes al destinado a la flota pesquera nacional no deportiva, para financiar el subsidio que se otorga al combustible que se le vende a ésta.

d/ Ventas estimadas diciembre 2020 ET-076-2020.

Fuente: Intendencia de Energía, Recope.

*En materia de subsidios, es necesario destacar que Recope no proyectó ventas de Asfalto AC-10 para diciembre 2020, en consecuencia, este producto no tiene asignado ningún monto por subsidio a la flota pesquera nacional no deportiva. Para las próximas extraordinarias Recope deberá especificar la proyección de ventas de este producto.*

## **6.2. Política sectorial mediante Decreto Ejecutivo 39437-MINAE y su reforma mediante el Decreto 42352-MINAE**

*La Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593 del 9 de agosto de 1996, establece en el párrafo II del artículo 1 lo siguiente:*

*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 los planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo.*

*En este contexto, mediante el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE del 12 de enero de 2016, se oficializó y declaró de interés público la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker, asfalto y emulsión asfáltica. En dicha política, se estableció que "La fijación de precios de venta en plantel sin impuestos para los productos Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto, Emulsión Asfáltica mantiene una relación con respecto al precio internacional similar a la que ha estado vigente en el periodo 2008- 2015 por medio de instrumentos económicos apropiados. Las diferencias que se generen en el precio de venta plantel que fije ARESEP para estos productos, serán trasladadas al precio de venta plantel de los restantes productos que venda RECOPE".*

*Posteriormente, mediante el Decreto Ejecutivo 42352- MINAE, del 20 de mayo de 2020, publicado en el alcance 122 a la Gaceta 118 del 22 de mayo de 2020, se reformó la Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker, asfalto y emulsión asfáltica, definida en el Decreto 39437, citado. Así pues, en dicha reforma se dispuso lo siguiente:*

*Artículo 1°.- Modifíquese el literal 4.1 de la Política sectorial para los precios de Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto y Emulsión Asfáltica, oficializada mediante el Decreto Ejecutivo número 39437-MINAE del 12 de enero de 2016, para que en adelante se lea de la siguiente forma:*

### *"4-Modelo de gestión*

*4.1 La fijación de precios de venta en plantel sin impuestos para los productos Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto, Emulsión Asfáltica mantiene una relación con respecto al precio internacional similar a la que ha estado vigente en el periodo*

2008-2015 por medio de instrumentos económicos apropiados. Las diferencias que se generen en el precio de venta plantel que fije ARESEP para estos productos, serán trasladadas al precio de venta plantel de los restantes productos que venda RECOPE, salvo el jet fuel".

Artículo 2°.- De conformidad con los objetivos y las metas del VII Plan Nacional de Energía 2015-2030, el cual establece como objetivo "garantizar que el precio de los combustibles sea eficiente y coadyuve a la competitividad del país", así como el cumplimiento de los objetivos y metas del Plan nacional de desarrollo turístico de Costa Rica 2017-2021, se fijará el precio de venta del jet fuel.

En concordancia con lo anterior, corresponde en el presente estudio tarifario aplicar lo dispuesto en el Decreto 42352- MINAE, por lo cual se excluye al jet fuel de los productos a los cuales se les traslada en su precio de venta plantel, el monto resultante del subsidio determinado para los productos subsidiados establecidos en el Decreto Ejecutivo 39437.

En línea con lo anteriormente mencionado, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 39437-MINAE y su reforma el Decreto 42352- MINAE, debido a que en este estudio tarifario se actualizan las variables consideradas para mantener la relación con respecto al precio internacional similar a la vigente en el período 2008-2015 que indica la Política Sectorial dictada mediante el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE, se debe recalcular el subsidio correspondiente:

**Cuadro 10**  
**Porcentaje promedio del  $P_{rij}$  sobre el precio plantel, 2008-2015**

Producto	Porcentaje promedio $P_{rij}$ en PPCi 2008-2015	Precio FOB	Precio plantel sin impuesto (sin política sectorial)	Precio plantel manteniendo la relación	Subsidio
Búnker	0,86	144,20	220,64	167,73	-52,92
Búnker Térmico ICE	0,85	157,72	193,27	185,82	-7,46
Asfalto	0,85	160,92	262,88	189,90	-72,97
Emulsión asfáltica rápida RR	0,85	103,08	176,80	121,78	-55,02
Emulsión asfáltica lenta RL	0,85	104,60	171,71	123,58	-48,13
LPG (70-30)	0,86	98,56	161,21	114,31	-46,90
LPG (rico en propano)	0,89	90,41	151,89	101,38	-50,50

Fuente: Intendencia de Energía

El valor total se obtuvo multiplicando el valor del subsidio para cada producto por las ventas estimadas para diciembre de 2020, el monto total a subsidiar asciende a  $\text{C}\$2\,358\,556\,438,38$  tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro 11**  
**Valor total del subsidio por producto**

<b>Producto</b>	<b>Subsidio cruzado</b>	<b>Ventas estimadas octubre 2020</b>	<b>Valor total del subsidio</b>
Búnker	(52,92)	8 889 233,47	(470 374 523,77)
Búnker Térmico ICE	(7,46)	-	-
Asfalto	(72,97)	4 894 151,42	(357 144 080,20)
Emulsión asfáltica rápida RR	(55,02)	1 743 276,56	(95 912 045,28)
Emulsión asfáltica lenta RL	(48,13)	238 480,50	(11 477 677,05)
LPG (70-30)	(46,90)	30 355 930,49	(1 423 648 112,08)
LPG (rico en propano)	(50,50)	-	-
<b>Total</b>	-	-	<b>(2 358 556 438,38)</b>

Fuente: Intendencia de Energía

De acuerdo con la política sectorial y la metodología vigente, este monto debe ser distribuido entre los demás productos no subsidiados (excepto el jet fuel según lo establecido en el Decreto Ejecutivo 42352- MINAE), proporcionalmente a las ventas estimadas para diciembre de 2020.

En esta fijación tarifaria no se incorporó ningún subsidio al Asfalto AC-10, de conformidad con lo señalado en la resolución RE-0085-IE-2019, que resolvió el recurso de revocatoria contra la resolución RE-0070-IE-2019, que entre otras cosas analizó el argumento referido al subsidio del Asfalto AC-10.

**Cuadro 12**  
**Cálculo de la asignación del subsidio según la política sectorial noviembre 2020**

<b>Producto</b>	<b>Ventas estimadas (en litros) diciembre 2020</b>	<b>Valor relativo</b>	<b>Total del subsidio (en colones)</b>	<b>Asignación del subsidio (¢/L)</b>
Gasolina RON 95	51 007 708,46	26,08%	615 010 541,21	12,06
Gasolina RON 91	49 390 564,45	25,25%	595 512 299,81	12,06
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	94 414 571,42	48,27%	1 138 376 108,79	12,06
Diésel marino	-	0,00%	-	-
Keroseno	312 983,26	0,16%	3 773 704,27	12,06
Búnker	8 889 233,47	0,00%	-	-
Búnker Térmico ICE	-	0,00%	-	-
IFO 380	-	0,00%	-	-
Asfalto	4 894 151,42	0,00%	-	-
Asfalto AC-10	-	0,00%	-	-
Diésel pesado o gasóleo	390 063,64	0,20%	4 703 078,39	12,06
Emulsión asfáltica rápida RR	1 743 276,56	0,00%	-	-
Emulsión asfáltica lenta RL	238 480,50	0,00%	-	-
LPG (70-30)	30 355 930,49	0,00%	-	-
LPG (rico en propano)	-	0,00%	-	-
Av-Gas	97 925,32	0,05%	1 180 705,91	12,06
Nafta Pesada	-	0,00%	-	-
<b>Total</b>	<b>241 734 888,99</b>	<b>100,00%</b>	<b>2 358 556 438,38</b>	<b>-</b>
<b>Total (sin ventas de subsidiados)</b>	<b>195 613 816,55</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Fuente: Intendencia de Energía

## Variables consideradas y resultados

El siguiente cuadro muestra el resumen de las variables que componen los precios en plantel de distribución de Recope:

### Cuadro 13

#### Precio plantel sin impuesto final con las variables consideradas

PRODUCTO	Precio FOB propuesto <sup>(1)</sup>	Precio FOB propuesto	Margen de operación de Recope	Otros ingresos	Otros ingresos prorrateados	Diferencial de precio	Ajuste por gastos de operación	Ajuste por otros ingreso s	Canon de regulación	Subsidio específico	Pescadores		Política Sectorial		Rendimiento sobre base tarifaria	Precio Plantel
											Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio		(sin impuesto)
											\$/ bbl	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro		¢ / litro
Gasolina RON 95	47,72	183,93	36,41	0,00	-0,05	-16,80	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,21	0,00	12,06	10,97	226,90
Gasolina RON 91	45,58	175,71	35,89	0,00	-0,05	-19,36	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,21	0,00	12,06	11,17	215,80
Gasolina RON 91 pescadores	45,58	175,71	35,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-32,52	0,00	0,00	0,00	0,00	179,08
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	48,26	186,05	36,08	0,00	-0,05	-6,90	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,22	0,00	12,06	11,64	239,27
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre pescadores	48,26	186,05	36,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-28,80	0,00	0,00	0,00	0,00	193,33
Diésel marino	53,45	206,03	36,08	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,64	253,87
Keroseno	44,86	172,94	34,39	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,23	0,00	12,06	10,27	230,01
Búnker	37,41	144,20	62,87	0,00	-0,05	-0,21	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,22	-52,92	0,00	13,45	167,73
Búnker Térmico ICE	40,92	157,72	32,25	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	-7,46	0,00	3,19	185,82
IFO 380	40,92	157,75	53,66	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,72	224,24
Asfalto	41,75	160,92	95,16	0,00	-0,05	-9,73	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,21	-72,97	0,00	16,20	189,90
Asfalto AC-10	48,07	185,28	121,46	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,20	323,06
Diésel pesado o gasóleo	40,42	155,79	32,44	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,27	0,00	12,06	6,07	206,75
Emulsión asfáltica rápida RR	26,74	103,08	59,58	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,24	-55,02	0,00	13,78	121,78
Emulsión asfáltica lenta RL	27,14	104,60	52,86	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,35	-48,13	0,00	13,78	123,58
LPG (mezcla 70-30)	25,57	98,56	51,01	0,00	-0,05	0,73	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,24	-46,90	0,00	10,56	114,31
LPG (rico en propano)	23,45	90,41	50,80	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	-50,50	0,00	10,56	101,38
Av-Gas	82,46	317,85	225,81	0,00	-0,05	-22,02	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,23	0,00	12,06	30,22	564,27
Jet fuel A-1	44,86	172,94	63,41	0,00	-0,05	7,53	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	14,07	258,18
Nafta Pesada	44,52	171,61	27,02	0,00	-0,05	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	209,24

<sup>(1)</sup> Fuente: Platts, a excepción del IFO 380, asfalto, diésel marino y emulsión asfáltica. Elaboración propia Intendencia de Energía.

Tipo de cambio promedio: ¢612,86 Nota: Las diferencias en los decimales se deben a efectos de redondeo.

## 7. Impuesto único

De acuerdo con el Decreto Ejecutivo 42674-H, publicado en el Alcance 290 a La Gaceta 262 del 30 de octubre de 2020, el Ministerio de Hacienda, actualizó el impuesto único a los combustibles según el siguiente detalle:

**Cuadro 14**  
**Impuesto único a los combustibles**

<b>Tipo de combustible</b>	<b>Impuesto en colones por litro</b>
Gasolina súper	262,50
Gasolina plus 91	250,75
Diésel 50 ppm de azufre	148,00
Asfalto	51,00
Emulsión asfáltica	38,50
Búnker	24,00
LPG -mezcla 70-30	51,00
Jet A-1	150,25
Av-gas	250,75
Keroseno	71,50
Diésel pesado	49,00
Nafta pesada	36,25

Fuente: Decreto Ejecutivo 42674-H, publicado en el Alcance 290 a La Gaceta 262 del 30 de octubre de 2020.

## 8. Banda de precios para los combustibles que vende Recope en puertos y aeropuertos

La fijación del precio plantel de Recope en puertos y aeropuertos está dada por una banda. El rango está limitado por el cálculo de una desviación estándar, tomando como base los últimos 300 datos de precios FOB en dólares por barril tomados de Platt's. Para el caso del Jet fuel A-1 los valores son tomados de la referencia pipeline de acuerdo con el fundamento dado en la resolución RJD-230-2015. Para el Av-gas se considera el promedio de las referencias Borger TX (código DA398KS), Pasadena Tx (código DA416ZX) y Baton Rouge LA (código DA115KS) y para el IFO-380 la información es suministrada por Recope.

A la desviación estándar obtenida se le debe sumar o restar al precio internacional  $-Pr_{ij}$ , para establecer así su rango de variación. Una vez publicado en La Gaceta, Recope puede ajustar el  $Pr_{ij}$  diariamente según la fuente de información utilizada; luego adicionar los restantes factores que componen el precio y así determinar el precio final de los combustibles en puertos y aeropuertos, siempre y cuando este nuevo  $Pr_{ij}$  determinado por Recope, no esté fuera de la banda establecida.

En el cuadro siguiente se muestran las desviaciones estándar para cada combustible, así como los demás valores que permiten determinar la banda de precio.

**Cuadro 15**

**Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel**

Producto	Desviación estándar \$/ lit	Desviación estándar ¢ / lit	PriJ ¢ / lit	Ki ¢ / lit	Di ¢ / lit	PS pesquera ¢ / lit	PS Sectorial ¢ / lit	Precio al consumidor Límite	
								Inferior ¢ / lit	Superior ¢ / lit
IFO-380	0,09	52,16	157,75	53,66	0,00	0,00	0,00	172,18	276,51
AV – GAS	0,09	57,51	317,85	225,81	-22,02	0,23	12,06	506,86	621,89
JET FUEL A-1	0,12	73,20	172,94	63,41	7,53	0,11	0,00	185,08	331,48

Tipo de cambio promedio: ¢612,86/US\$

Fuente: Intendencia de Energía

La variación entre el cálculo presentado por Recope y el obtenido por esta Intendencia responde a la diferencia en el efecto de los subsidios a calcular.

**9. Márgenes de comercialización**

Según la resolución RE-0107-IE-2019, publicada en el Alcance Digital 284 a La Gaceta 242 del 19 de diciembre de 2019, el margen de comercialización para estaciones de servicio mixtas y marinas a partir del 1 de enero de 2020 se estableció en ¢52,3369 por litro (ET-091-2019).

El margen de comercialización del distribuidor sin punto fijo de venta -peddler- fue establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996, en un monto de ¢3,746 por litro.

El flete de productos limpios se fijó en un monto promedio de ¢9,1883 más el impuesto al valor agregado (IVA) por ¢1,19 por litro, para un flete promedio total que asciende a ¢10,3828/litro, mediante la resolución RE-0106-IE-2019, publicada en el Alcance Digital 284 a La Gaceta 242 del 19 de diciembre de 2019.

Para el caso del jet-fuel y el Av-gas, se estableció un margen de comercialización para la estación de servicio -con flete incluido- de ¢16,0133 por litro, mediante la resolución RE-0106-IE-2019, publicada en el Alcance Digital 284 a La Gaceta 242 del 19 de diciembre de 2019.

El flete de productos negros (sucios), considera la fórmula establecida en resolución RE-0074-IE-2019 del 15 de octubre de 2019 publicada en el Alcance digital 224 a La Gaceta 197 del 17 de octubre de 2019.

Según la resolución RE-0074-IE-2018 del 14 de agosto de 2018, publicada en el Alcance Digital 148 a La Gaceta 152 del 22 de agosto de 2018, el margen de comercialización para el envasador de GLP se estableció en ¢53,036 por litro para el 2019.

Según la resolución RE-0031-IE-2020 del 28 de febrero de 2020, se fijó el margen para el distribuidor de cilindros de GLP en ¢55,349 por litro y el margen de comercializador de cilindros de GLP, se estableció en ¢63,646 por litro.

### III. COMPARACIÓN DEL PRECIO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y GLP A GRANEL, EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CILINDROS DE 25 LIBRAS

El 4 de noviembre de 2020, la Intendencia de Energía mediante la resolución RE-0111-IE-2020, publicada en el Alcance 297 a La Gaceta 267 del 6 de noviembre de 2020, fijó las tarifas vigentes de los combustibles.

En el siguiente cuadro se muestra una comparación entre el precio vigente en las estaciones de servicio con punto fijo de venta y los propuestos en este estudio tarifario.

**Cuadro 16**  
**PRECIOS CONSUMIDOR EN ESTACION DE SERVICIO**  
**-Colones por litro-**

	Precio sin IVA por transporte		Precio con IVA por transporte		Variación con impuesto	
	RE-0111-IE-2020	Propuesto	RE-0111-IE-2020	Propuesto	Absoluta	Porcentual
Gasolina RON 95 (1)	570,64	550,92	572,00	552,00	-20,00	-3,50
Gasolina RON 91 (1)	545,99	528,07	547,00	529,00	-18,00	-3,29
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre (1)	439,79	448,79	441,00	450,00	9,00	2,04
Keroseno (1)	354,15	363,03	355,00	364,00	9,00	2,54
Av-Gas (2)	849,68	831,04	850,00	831,00	-19,00	-2,24
Jet fuel A-1 (2)	415,00	424,44	415,00	424,00	9,00	2,17

(1) El precio de las gasolinas súper y plus 91, diésel y keroseno, incluye un margen de comercialización total de ₡52,377/litro y flete promedio de ₡9,188/litro. El precio vigente para los combustibles fue aprobado mediante la RE-0111-IE-2020.

(2) El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ₡16,013 / litro.

En el siguiente cuadro se muestra una comparación entre el precio del GLP vigente en las estaciones de servicio con punto fijo de venta y a granel versus los propuestos en este estudio tarifario.

**Cuadro 17**  
**PRECIOS CONSUMIDOR GLP EN ESTACIÓN DE SERVICIO Y A GRANEL**  
**-colones por litro-**

PRODUCTO <sup>(1)</sup>	Precio Envasador Tanques fijos <sup>(2)</sup>		Precio en estación <sup>(1)</sup>		VARIACIÓN DEL PRECIO ESTACIONES DE SERVICIO	
	RE-0111-IE-2020	Propuesto	RE-0111-IE-2020	Propuesto	Absoluta	Porcentual
LPG mezcla 70-30	203,57	218,35	256,00	271,00	15,00	5,86
LPG rico en propano	194,19	205,42	247,00	258,00	11,00	4,45

(1) Incluye el margen de envasador de 53,036/litro, establecido mediante resolución RE-0074-IE-2018 del 14 de agosto de 2018 y 52,377/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RE-0106-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019.

(2) Precios máximos de venta.

En el siguiente cuadro se muestra una comparación entre el precio para el comercializador del cilindro de GLP de 25 libras vigente versus el propuesto en este estudio tarifario.

**Cuadro 18**  
**PRECIOS COMERCIALIZADOR GLP EN CILINDROS DE 25 LIBRAS**  
**(mezcla propano-butano)**  
**-colones -**

	<b>CILINDRO DE 11,34 kg (25 lb)</b>		<b>VARIACIÓN</b>	
	<b>RE-0111-IE-2020</b>	<b>Propuesto</b>	<b>Absoluta</b>	<b>Porcentual</b>
LPG mezcla 70-30	7 025,00	7 342,00	317,00	5%

#### **IV. CONSULTA PÚBLICA**

La DGAU remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, mediante el informe IN-0999-DGAU-2020 del 26 de noviembre de 2020 (corre agregado a expediente), el cual indica que no se recibió ninguna posición.

#### **V. CONCLUSIONES**

1. De conformidad con la resolución RJD-0230-2015, en esta fijación extraordinaria se actualizaron las siguientes variables: 1. Precio promedio FOB de referencia internacional, 2. Tipo de cambio, 3. Subsidios.

*El aumento en el precio internacional de referencia para los productos (a excepción de las gasolinás) se explica, principalmente, por la expectativa generalizada a nivel mundial relacionada con la creación de una posible vacuna contra el COVID-19, lo que ha provocado presiones al aumento en la demanda, además de nuevas señales de medidas de recorte en la producción por parte de los países de la OPEP+ (países árabes de la OPEP y Rusia). Por otra parte, el aumento de inventarios de gasolinás en Estados Unidos causó un efecto contrario en el precio de estos combustibles, generando una disminución en el precio.*

2. Durante el periodo de cálculo, el tipo de cambio promedio de venta para el sector público no bancario del colón respecto al dólar (colones CRC/dólares USA), publicado por el Banco Central de Costa Rica, fue de ₡612,86, el cual si se compara con el utilizado en la fijación extraordinaria anterior ₡603,86, registró una depreciación de ₡9,00 por dólar. Lo anterior implica un mayor aumento en los precios finales de la mayoría de los combustibles, debido al efecto del tipo de cambio y en el caso de las gasolinás una menor disminución en su precio.
3. En la determinación del subsidio de Política Sectorial (Decreto Ejecutivo 39437-MINAE) para los precios de gas licuado de petróleo, bunker, asfalto y emulsión asfáltica, se da cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 42352 – MINAE por medio del cual se excluye el jet fuel como producto subsidiador al amparo de la política sectorial establecida por medio del Decreto Ejecutivo 39437.

- Como resultado de la aplicación de los subsidios, el monto del subsidio total de la flota pesquera nacional no deportiva asciende a ¢54,14 millones a trasladar en noviembre de 2020 y en el caso del subsidio relacionado con la Política Sectorial el monto total a subsidiar asciende a ¢2 358 millones.
- Las principales cadenas de distribución de los combustibles variarán con respecto a los precios vigentes, como se muestra:

**PRECIOS CONSUMIDOR EN ESTACION DE SERVICIO  
-COLONES POR LITRO-**

	Precio sin IVA por transporte		Precio con IVA por transporte		Variación con impuesto	
	RE-0111-IE-2020	Propuesto	RE-0111-IE-2020	Propuesto	Absoluta	Porcentual
Gasolina RON 95 (1)	570,64	550,92	572,00	552,00	-20,00	-3,50
Gasolina RON 91 (1)	545,99	528,07	547,00	529,00	-18,00	-3,29
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre (1)	439,79	448,79	441,00	450,00	9,00	2,04
Keroseno (1)	354,15	363,03	355,00	364,00	9,00	2,54
Av-Gas (2)	849,68	831,04	850,00	831,00	-19,00	-2,24
Jet fuel A-1 (2)	415,00	424,44	415,00	424,00	9,00	2,17

(1) El precio de las gasolinas súper y plus 91, diésel y keroseno, incluye un margen de comercialización total de ¢52,377/litro y flete promedio de ¢9,188/litro. El precio vigente para los combustibles fue aprobado en la RE-0077-IE-2020.

(2) El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ¢16,013 / litro.

**PRECIOS CONSUMIDOR GLP EN ESTACIÓN DE SERVICIO Y A GRANEL  
-colones por litro-**

PRODUCTO <sup>(1)</sup>	Precio Envasador Tanques fijos <sup>(2)</sup>		Precio en estación <sup>(1)</sup>		Variación del precio en estaciones de servicio	
	RE-0111-IE-2020	Propuesto	RE-0111-IE-2020	Propuesto	Absoluta	Porcentual
LPG mezcla 70-30	203,57	218,35	256,00	271,00	15,00	5,86
LPG rico en propano	194,19	205,42	247,00	258,00	11,00	4,45

(1) Incluye el margen de envasador de 53,036/litro, establecido mediante resolución RE-0074-IE-2018 del 14 de agosto de 2018 y 52,377/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RE-0106-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019.

(2) Precios máximos de venta.

**PRECIOS COMERCIALIZADOR GLP EN CILINDROS DE 25 LIBRAS  
(mezcla propano-butano)  
-colones -**

	CILINDRO DE 11,34 kg (25 lb)		VARIACIÓN	
	RE-0111-IE-2020	Propuesto	Absoluta	Porcentual
LPG mezcla 70-30	7 025,00	7 342,00	317,00	5%

- Los precios de los productos deben modificarse de conformidad con lo que se expone en el apartado siguiente.

[...]

- II. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos; tal y como se dispone.

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

- I. Fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos, según el siguiente detalle:

**a. Precios en planteles de abasto:**

**PRECIOS PLANTEL RECOPE  
-colones por litro-**

Producto	Precio sin impuesto	Precio con impuesto <sup>(3)</sup>
Gasolina RON 95 <sup>(1)</sup>	226,90	489,40
Gasolina RON 91 <sup>(1)</sup>	215,80	466,55
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre <sup>(1)</sup>	239,27	387,27
Diésel marino	253,87	401,87
Keroseno <sup>(1)</sup>	230,01	301,51
Búnker <sup>(2)</sup>	167,73	191,73
Búnker Térmico ICE <sup>(2)</sup>	185,82	209,82
IFO 380 <sup>(2)</sup>	224,24	224,24
Asfalto <sup>(2)</sup>	189,90	240,90
Asfalto AC-10 <sup>(2)</sup>	323,06	374,06
Diésel pesado o gasóleo <sup>(2)</sup>	206,75	255,75
Emulsión asfáltica rápida RR <sup>(2)</sup>	121,78	160,28
Emulsión asfáltica lenta RL <sup>(2)</sup>	123,58	162,08
LPG (mezcla 70-30)	114,31	165,31
LPG (rico en propano)	101,38	152,38
Av-Gas <sup>(1)</sup>	564,27	815,02
Jet fuel A-1 <sup>(1)</sup>	258,18	408,43
Nafta Pesada <sup>(1)</sup>	209,24	245,49

<sup>(1)</sup> Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante resolución RE-0106-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019 y sus adiciones.

<sup>(2)</sup> Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en resolución RE-0074-IE-2019 del 15 de octubre de 2019 publicada en el Alcance digital 224 a La Gaceta 197 del 17 de octubre de 2019.

<sup>(3)</sup> Se exceptúa del pago de este impuesto, el producto destinado a abastecer las líneas aéreas y los buques mercantes o de pasajeros en líneas comerciales, todas de servicio internacional; asimismo, el combustible que utiliza la Asociación Cruz Roja Costarricense, así como la flota de pescadores nacionales para la actividad de pesca no deportiva, de conformidad con la Ley 7384 y el artículo 1 de la Ley 8114.

**b. Precios a la flota pesquera nacional no deportiva exonerado del impuesto único a los combustibles:**

**PRECIOS A LA FLOTA PESQUERA NACIONAL NO DEPORTIVA <sup>(1)</sup>  
-colones por litro-**

<b>Producto</b>	<b>Precio Plantel sin impuesto</b>
Gasolina RON 91	179,08
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	193,33

*(1) Según lo dispuesto en la Ley 9134 de interpretación Auténtica del artículo 45 de la Ley 7384 de INCOPECA y la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias*

**c. Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo:**

**PRECIOS CONSUMIDOR FINAL EN ESTACIONES DE SERVICIO  
-colones por litro-**

<b>Producto</b>	<b>Precio sin IVA/ transporte</b>	<b>IVA por transporte<sup>(3)</sup></b>	<b>Precio con IVA/transporte <sup>(4)</sup></b>
Gasolina RON 95 <sup>(1)</sup>	550,92	1,19	552,00
Gasolina RON 91 <sup>(1)</sup>	528,07	1,19	529,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre <sup>(1)</sup>	448,79	1,19	450,00
Keroseno <sup>(1)</sup>	363,03	1,19	364,00
Av-Gas <sup>(2)</sup>	831,04	0,00	831,00
Jet fuel A-1 <sup>(2)</sup>	424,44	0,00	424,00

*(1) El precio final contempla un margen de comercialización de ₡52,337/litro y flete promedio de 9,188/litro, el IVA por transporte se muestra en la columna por separado, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0107-IE-2019 y RE-0106-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019, respectivamente.*

*(2) El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ₡16,013/litro, establecidos mediante resolución RE-0106-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019.*

*(3) Corresponde al 13% de IVA sobre el flete promedio.*

*(4) Redondeado al colón más próximo.*

**d. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final-:**

**PRECIOS DEL DISTRIBUIDOR DE COMBUSTIBLES SIN PUNTO FIJO  
A CONSUMIDOR FINAL  
-colones por litro-**

Producto	Precio con impuesto (1)
Gasolina RON 95	493,14
Gasolina RON 91	470,29
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	391,01
Keroseno	305,25
Búnker	195,47
Asfalto	244,65
Asfalto AC-10	377,81
Diésel pesado	259,49
Emulsión asfáltica rápida RR	164,02
Emulsión asfáltica lenta RL	165,82
Nafta Pesada	249,24

*Incluye un margen total de ₡3,746 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996.*

*Se excluyen el IFO 380, Gas Licuado del Petróleo, Av-gas y Jet A-1 general de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta 235 del 5 de diciembre de 2003 y Voto constitucional 2005-02238 del 2 de marzo de 2005.*

**e. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- al consumidor final mezcla 70-30:**

**PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE  
DISTRIBUCION  
-mezcla propano butano-  
-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único- (1)**

Tipos de envase	Precio a facturar por		
	envasador (2)	distribuidor de cilindros (3)	comercializador de cilindros (4)
Tanques fijos -por litro-	218,35	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 901,00	2 383,00	2 937,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 802,00	4 766,00	5 874,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 752,00	5 957,00	7 342,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	6 653,00	8 340,00	10 279,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	7 604,00	9 531,00	11 747,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	8 554,00	10 722,00	13 216,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	11 405,00	14 297,00	17 621,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	19 009,00	23 828,00	29 368,00
Estación de servicio mixta (por litro) (5)		(*)	271,00

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

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

(2) Incluye el margen de envasador de ₡53,036/litro, establecido mediante resolución RE-0074-IE-2018 del 14 de agosto de 2018, publicada en el Alcance Digital 148 a La Gaceta 152 del 22 de agosto de 2018.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindros de GLP de ₡55,349/litro establecido mediante resolución RE-0031-IE-2020 del 28 de febrero de 2020.

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindros de GLP de ₡63,646/litro establecido mediante resolución RE-0031-IE-2020 del 28 de febrero de 2020.

(5) Incluye el margen de envasador de ₡53,036/litro, establecido mediante resolución RE-0074-IE-2018 del 14 de agosto de 2018 y 52,337/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0107-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019.

**f. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- rico en propano al consumidor final:**

**PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO RICO EN PROPANO POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE DISTRIBUCION**

**-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único- (1)**

Tipos de envase	Precio a facturar por		
	el envasador (2)	distribuidor de cilindros (3)	comercializador de cilindros (4)
Tanques fijos -por litro-	205,42	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 845,00	2 342,00	2 914,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 690,00	4 684,00	5 828,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 613,00	5 856,00	7 285,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	6 458,00	8 198,00	10 199,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	7 380,00	9 369,00	11 656,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	8 303,00	10 540,00	13 113,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	11 071,00	14 053,00	17 483,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	18 451,00	23 422,00	29 139,00
Estación de servicio mixta -por litro- (5)		(*)	258,00

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

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

(2) Incluye el margen de envasador de ₡53,036/litro, establecido mediante resolución RE-0074-IE-2018 del 14 de agosto de 2018, publicada en el Alcance Digital 148 a La Gaceta 152 del 22 de agosto de 2018.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindros de GLP de ₡55,349/litro establecido mediante resolución RE-0031-IE-2020 del 28 de febrero de 2020.

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindros de GLP de ₡63,646/litro establecido mediante resolución RE-0031-IE-2020 del 28 de febrero de 2020.

(5) Incluye el margen de envasador de ₡53,036/litro, establecido mediante resolución RE-0074-IE-2018 del 14 de agosto de 2018 y ₡52,377/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0107-IE-2019 del 17 de diciembre de 2019.

**g. Para los productos IFO-380, Av-gas y jet fuel que expende Recope en puertos y aeropuertos, los siguientes límites a la banda tarifaria:**

**Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas y Jet fuel A-1**

Producto	₡/L	
	Límite inferior	Límite superior
IFO 380	172,18	276,51
Av-gas	506,86	621,89
Jet fuel A-1	185,08	331,48
Tipo de cambio	₡612,86	

- II. Indicarle a Recope que se mantienen los requerimientos de información establecidos en resoluciones anteriores.
- III. Establecer que 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. El de revocatoria podrá interponerse ante el Intendente de Energía, a quien corresponde resolverlo y los de apelación y de revisión podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

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**

Marco Cordero Arce, Intendente.—1 vez.—( IN2020505908 ).