



Diario Oficial

# LA GACETA

Costa Rica



## ALCANCE N° 115 A LA GACETA N° 106

Año CXLIV

San José, Costa Rica, miércoles 8 de junio del 2022

43 páginas

# PODER LEGISLATIVO

## PROYECTOS

# PODER EJECUTIVO

## DECRETOS ACUERDOS

# PODER LEGISLATIVO

## PROYECTOS

### LEY PARA ELIMINAR LOS ABUSOS EN EL IMPUESTO ÚNICO DE LOS COMBUSTIBLES

Expediente N.º 23.133

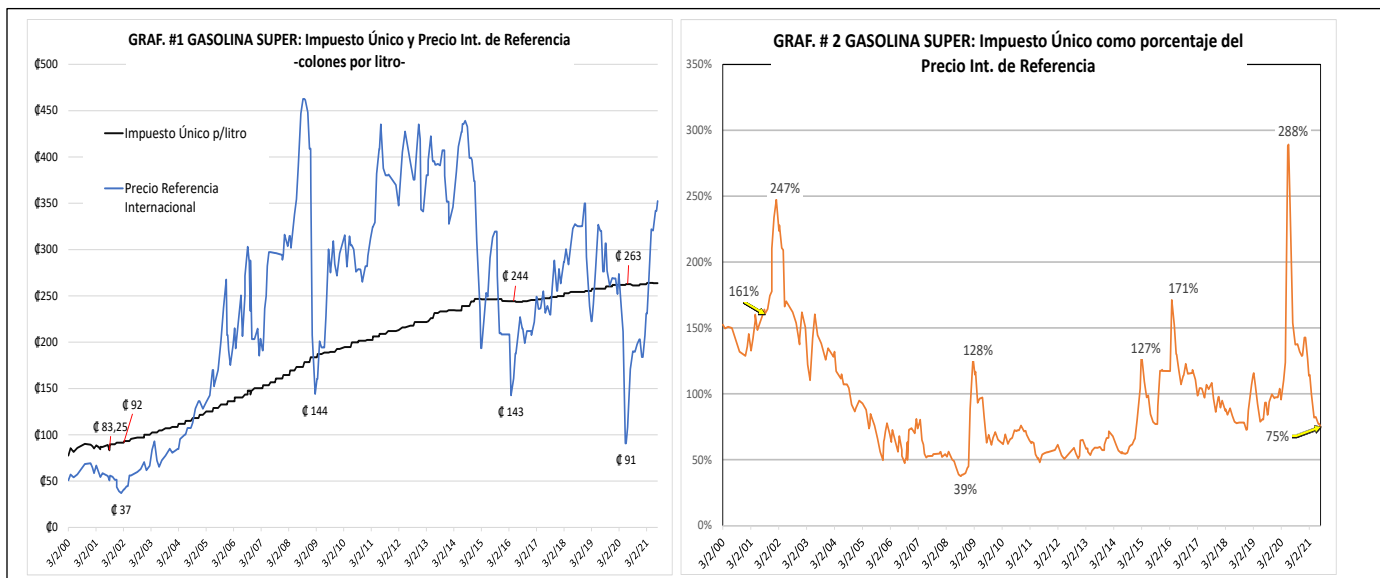
#### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los altos precios de los combustibles son, sin lugar a duda, una de las quejas más recurrentes de los costarricenses en los últimos años. A menudo se escucha la insistente molestia producto de los aumentos que se realizan en dicho producto, y que, periódicamente, se están llevando acabo.

Una de las principales razones que generan el aumento del precio de los combustibles, es el aumento trimestral, obligatorio, en el impuesto único de los combustibles (IPC), previsto en el artículo 3 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, en donde, por una concepción errónea en la promulgación de la ley, se generó una actualización automática que ha generado que el impuesto aumente de forma exponencial y desproporcionada, generando una afectación a miles de costarricenses que hacen uso de este recurso.

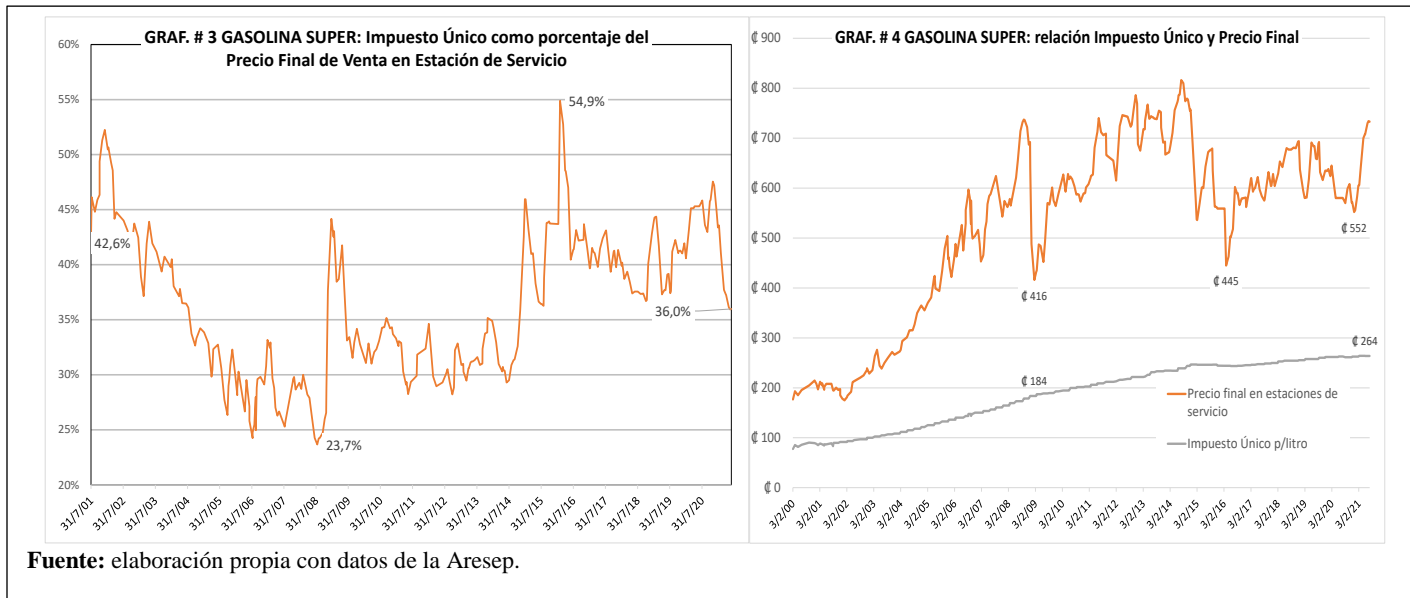
Según un análisis con datos de Aresep para la fijación y ajustes de precios tanto ordinarios como extraordinarios, que comprende todo el periodo en que se ha aplicado el Impuesto Único, es frecuente que éste supere en varios tantos al precio de referencia internacional de compra del combustible. Asimismo, por la forma sistemática en que se incrementa el impuesto a través del tiempo, su peso en la estructura del Precio Final es cada vez mayor.

Usando el ejemplo de la gasolina Súper, a continuación, se observa en los gráficos #1 y #2 que el impuesto único siempre crece porque se ajusta por el IPC, lo cual, combinado con periodos de precios internacionales bajos, hacen que ese impuesto llegue a representar (ver graf. #2) porcentajes tan altos como un 128%, 171% y hasta un 288% del precio internacional de referencia de compra de Recope.



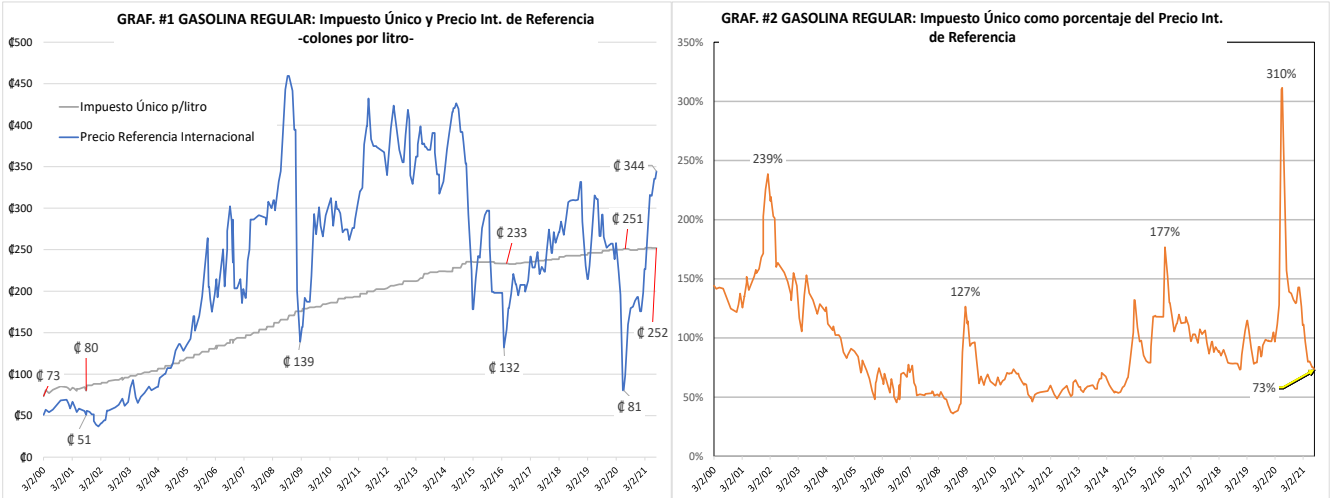
Es decir, si el monto del tributo recaudado por litro de gasolina Súper en esos casos señalados, se obtuviera mediante un impuesto *ad valorem* sobre el precio FOB de la gasolina Súper, esas tasas equivalentes serían inaceptables y consideradas de extrema usura. Sin embargo, de manera solapada, el Gobierno ha venido lucrando de esos márgenes tan elevados que se generan con el actual esquema del IUC.

Al analizar 290 ajustes de precios de la Aresep, desde que se aplica la Ley 8114 a la fecha, se obtiene que el peso del impuesto único a la gasolina Súper en el precio final de este producto, se ubica en un rango que va de 23,7% a 54,9% (ver gráfico #3), con un promedio para esos veinte años de 36,2%.

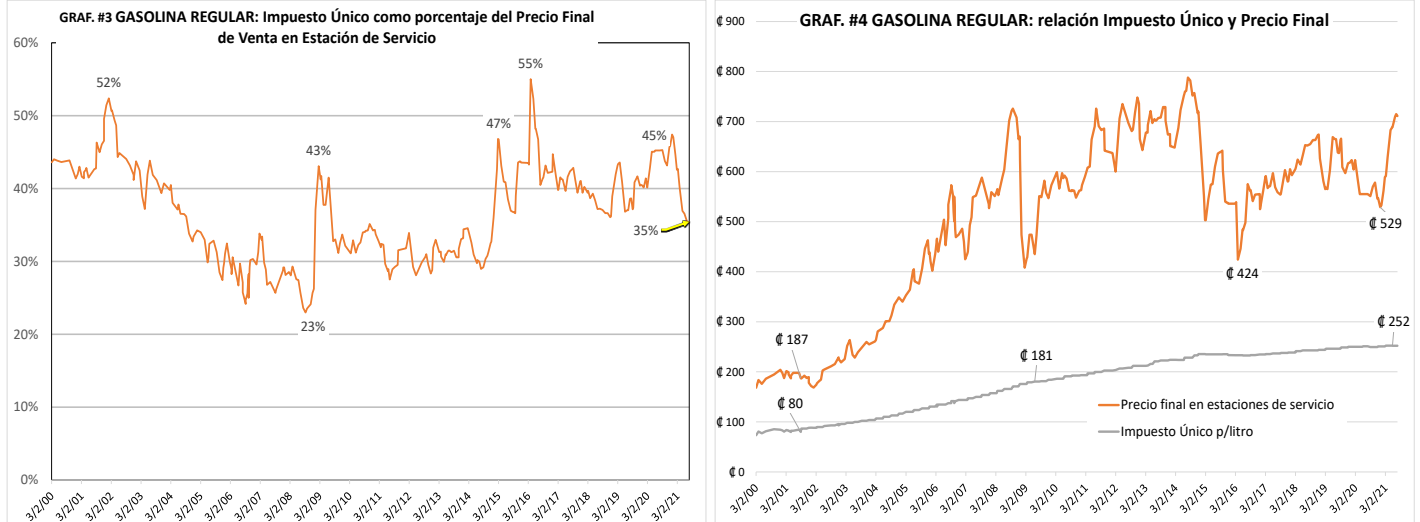


Es decir, en periodos de bajos precios internacionales, el impuesto llegó a representar el 54,9% del precio final; un margen para el Gobierno que supera todas las otras variables juntas que incorpora la Aresep en su metodología de fijación de precios, incluyendo el mismo costo al que se adquiere ese producto en el exterior. Eso representa un abuso de parte del Gobierno y un trato injusto para los usuarios en momentos en que, los precios internacionales podrían generar un mayor beneficio para consumidores y la competitividad de los productores.

El mismo comportamiento de las variables analizadas, con idénticos impactos y abusos, se presenta para el caso de la gasolina Regular. Considerando 289 ajustes de precios de la Aresep, desde que se aplica la Ley 8114 a la fecha, se obtiene que el peso del impuesto único a la gasolina Regular en el precio final de este producto, se ubica en un rango que va de 23% a 55%, con un promedio para esos veinte años de 36,1%.

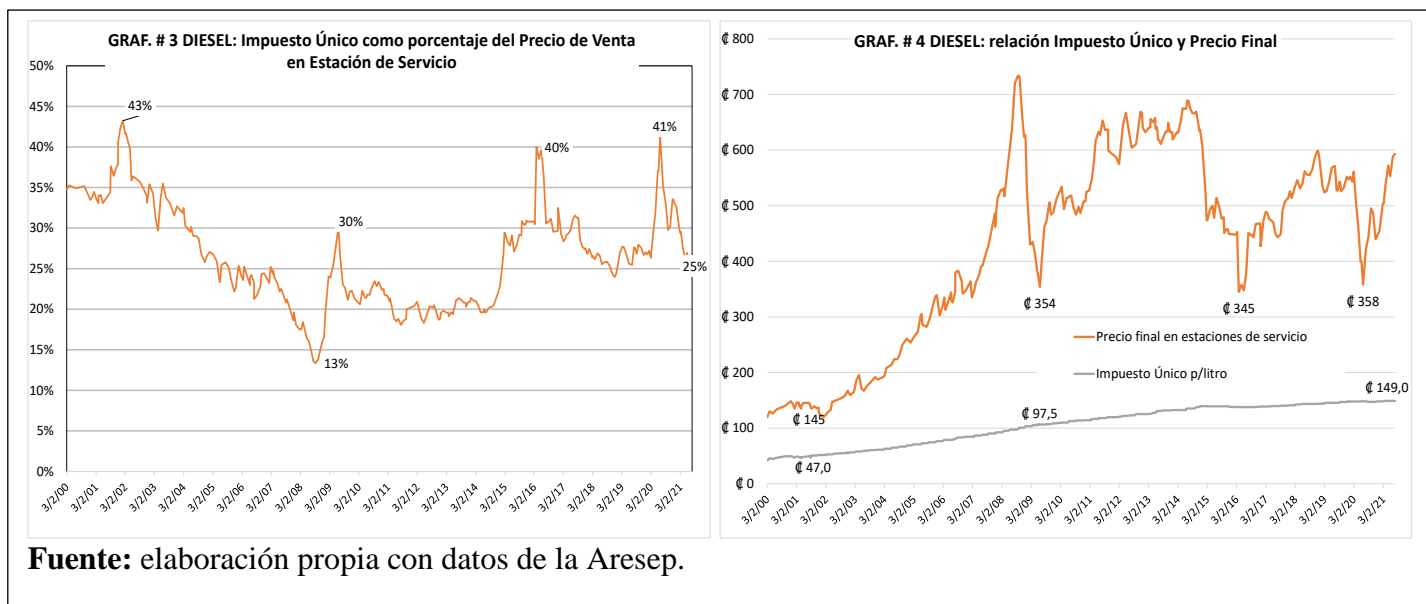
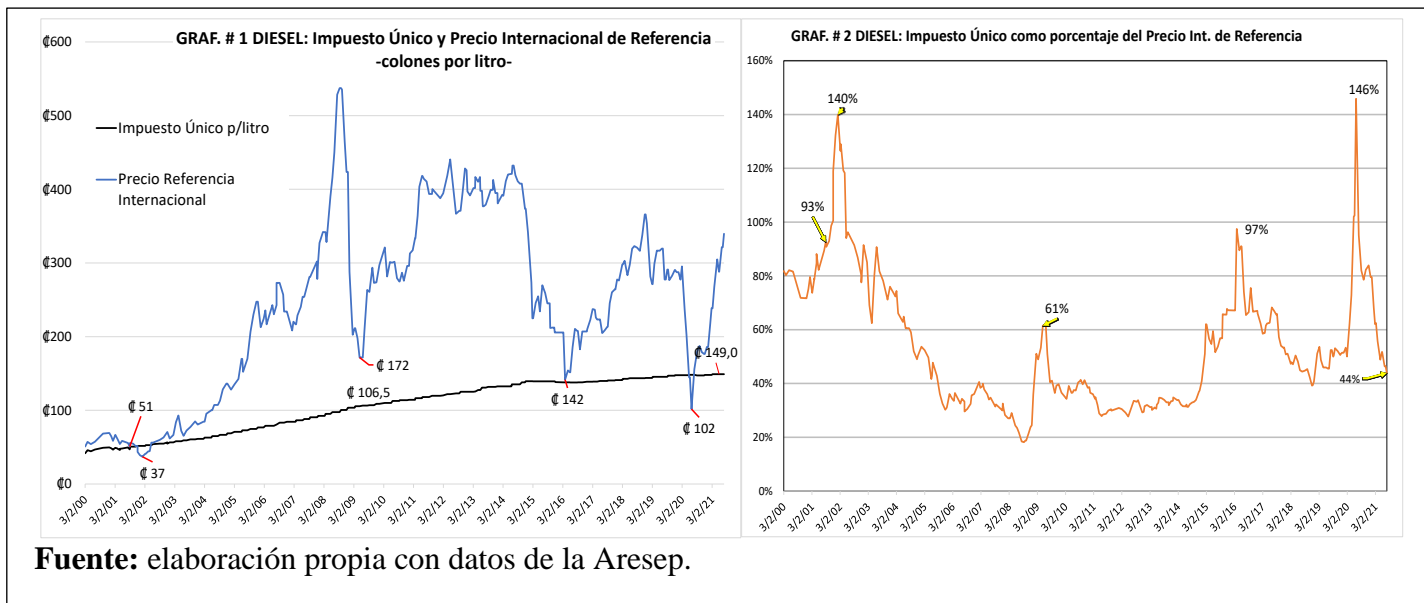


Fuente: elaboración propia con datos de la Aresep.



Fuente: elaboración propia con datos de la Aresep.

El mismo comportamiento de las variables analizadas, con idénticos impactos y abusos, se presenta para el caso del diésel. Considerando 281 resoluciones de ajustes tarifarios de la Aresep desde que inició la aplicación de la Ley 8114 a la fecha, se obtiene que el peso del impuesto único al diésel en el precio final de este producto, se ubica en un rango que va de un 13,3% a 43,2%, con un promedio para esos veinte años de 26%.



Siguiendo con el análisis para los restantes combustibles, se muestra en la tabla #1 el rango (mínimos y máximos) en que se ha ubicado el impuesto único como porcentaje del precio final para cada producto en los últimos veinte años,<sup>1</sup> así como el promedio histórico de lo que ha representado ese impuesto en el precio final del respectivo combustible; elementos centrales de la propuesta que se planteará más adelante.

<sup>1</sup> Nota aclaratoria: en este análisis se utilizó el precio final sin punto fijo (conocido como “peddlers”) para el asfalto, emulsión asfáltica, búnker, diésel pesado (gasóleo), nafta pesada y nafta liviana por ser este el último precio en el eslabón en la cadena de comercialización. Para la gasolina Súper, gasolina Regular, Diésel, LPG, Jet Fuel A1, Av. gas y queroseno se utilizó el precio final en estación de servicio por ser éste el último eslabón de la cadena de comercialización. Se debe aclarar que el LPG tiene además un precio final al consumidor de gas para el LPG 70-30 y el LPG rico en propano, no obstante, como el impuesto es un monto único por litro de LPG para sus diferentes modalidades y puntos de venta, se utilizó el precio final de LPG 70-30 en estación de servicio a fin de estandarizar los datos y facilitar el análisis. Asimismo, serán estos a los que se refiera como precios finales, en el modelo de cálculo del impuesto único que se propone en el presente proyecto de ley.

<b>TABLA #1: Relación Impuesto Único / Precio Final por Combustible Periodo julio 2001 - junio 2021</b>					
	Mínimo	Máximo	Promedio	Actual	Resoluciones ARESEP
Gasolina Super	23,7%	54,9%	36,2%	36,0%	290
Gasolina Regular	23,0%	55,0%	36,1%	35,4%	289
Diesel	13,3%	43,2%	25,9%	25,1%	281
Asfalto	6,2%	29,0%	15,4%	14,7%	280
Emulsión Asfáltica	6,7%	33,1%	16,3%	16,7%	275
Bunker	3,8%	25,0%	9,5%	8,1%	281
LPG	14,0%	23,5%	18,2%	14,9%	86
Jet Fuel A1	13,7%	47,7%	26,8%	28,3%	299
Av Gas	18,4%	49,6%	27,1%	26,2%	284
Queroseno	6,9%	26,4%	13,6%	14,6%	294
Diesel pesado (Gasóleo)	5,9%	28,7%	13,4%	13,6%	283
Nafta pesada	4,3%	22,9%	9,0%	9,5%	287
Nafta liviana	4,3%	14,0%	8,1%	12,8%	165

De lo anterior se demuestra el peso tan desproporcionado del impuesto único en la estructura de precios, con mayor intensidad en algunos combustibles que en otros a lo largo del tiempo, lo cual obliga a tener que reiterar los efectos ya señalados sobre la reducción de bienestar para los usuarios y la pérdida de competitividad para los sectores productivos.

### **Un nuevo modelo de impuesto único a los combustibles**

Como se indicó anteriormente, la situación fiscal del país es sumamente crítica, por lo que reformar la materia impositiva de los combustibles requiere un balance muy cuidadoso.

Tampoco se puede obviar el riesgo que representan los cambios tecnológicos y la transformación de las actividades productivas, en el potencial de recaudación de un determinado impuesto, como es el de los combustibles, dado que ya existen alternativas cada vez más accesibles que irán desplazando el uso de los hidrocarburos.

Esto obliga, como ya se indicó, a realizar una revisión que trascienda (sin dejar de ponderar) la crisis fiscal que atraviesa el país, e incorpore otras valoraciones afines a la necesidad de mejorar la competitividad del país para impulsar la reactivación, el empleo y el combate a la pobreza.

De manera resumida, este proyecto plantea una actualización inmediata del monto nominal del Impuesto Único, con revisiones semestrales. El esquema simplificado de la propuesta es el siguiente:

*El Impuesto Único que se cobraría para un combustible en particular, se calcula como un porcentaje de su precio de venta vigente en el semestre anterior. El porcentaje que se aplica para ese cálculo se establece con base en el promedio histórico del peso del Impuesto Único en el Precio Final de ese combustible. Para definir dicho porcentaje se usará como guía los valores de dos décadas, analizados en la Tabla #1 presentada anteriormente.*

Este nuevo modelo permitiría varios objetivos:

- Aplicar una rebaja inmediata en el precio de los combustibles, como resultado del ajuste en el rubro del impuesto único.
- Eliminar definitivamente el aumento inercial del impuesto único que se genera por la vía del ajuste según el IPC, así como su efecto sobre el precio final de los combustibles. Si se mantiene ese sistema de ajuste por inflación, el peso del impuesto en el precio final seguiría aumentando indefinidamente.
- Establecer un tope al porcentaje del impuesto único dentro de la estructura del precio final de cada combustible. Porcentaje que se establece en este proyecto con base en la evidencia empírica de la aplicación del IUC.
- Trasladar a los usuarios, en mayor magnitud y con mayor justicia, el beneficio de los movimientos a la baja en los precios internacionales de los combustibles.
- Eliminar el abuso en el margen que recibe el Gobierno por concepto del impuesto que le genera el esquema actual cuando los precios internacionales son bajos.
- Minimizar y compensar a lo largo del tiempo cualquier variación brusca en materia de recaudación fiscal de corto plazo, al usarse como referencia los datos de dos décadas de aplicación del impuesto único. Es decir, es una manera de promediar el nivel del impuesto para un horizonte de tiempo amplio, de modo que no haya una afectación significativa de las finanzas públicas en el largo plazo.

El ajuste inmediato que se propone se resume en la tabla #2. Como se puede observar, el mayor porcentaje para el cálculo del impuesto (ver nota al pie de página sobre el *30%<sup>2</sup> del Precio Final<sup>3</sup>*) se establece para las gasolinas súper y regular, que según el histórico del IUC de la tabla #1, representó en promedio un 36% del precio final para las dos décadas anteriores.

---

<sup>2</sup> *Se usó un 30% como máximo, porque es la tasa máxima del impuesto sobre la renta, la cual está asociada a los niveles mayores de ingresos y utilidades para personas físicas y jurídicas. Un impuesto al consumo de los combustibles que represente más de un 30% del precio final es desproporcionado, por tratarse de un insumo básico para actividades particulares y del sector productivo.*

<sup>3</sup> *Del precio final vigente para ese combustible de previo al inicio del siguiente semestre.*



<b>Tabla #2: Propuesta del Impuesto Único a los Combustibles - colones por litro y porcentajes-</b>						
<b>Combustible</b>	<b>Impuesto como % del Precio Final</b>	<b>Precio Final al 29/6/21</b>	<b>Propuesta: Impuesto Único</b>	<b>Impuesto al 29/6/21</b>	<b>Rebaja</b>	
Gasolina súper	30%	₡733,00	₡219,9	₡263,75	₡43,85	16,6%
Gasolina regular	30%	₡711,00	₡213,3	₡252,00	₡38,70	15,4%
Diésel	20%	₡593,00	₡118,6	₡149,00	₡30,40	20,4%
Asfalto	12,5%	₡349,40	₡43,7	₡51,25	₡7,58	14,8%
Emulsión Asfáltica	12,5%	₡232,57	₡29,1	₡38,75	₡9,68	25,0%
Búnker	8%	₡299,14	₡23,9	₡24,25	₡0,32	1,3%
LPG	12,5%	₡343,00	₡42,9	₡51,25	₡8,38	16,3%
Jet Fuel A1	25%	₡534,00	₡133,5	₡151,25	₡17,75	11,7%
Av Gas	25%	₡961,00	₡240,3	₡252,00	₡11,75	4,7%
Queroseno	12,5%	₡493,00	₡61,6	₡72,00	₡10,38	14,4%
Diesel pesado (gasóleo)	12,5%	₡363,46	₡45,4	₡49,25	₡3,82	7,8%
Nafta pesada	8%	₡384,64	₡30,8	₡36,50	₡5,73	15,7%
Nafta liviana	8%	₡384,64	₡30,8	₡36,50	₡5,73	15,7%

Para todos los casos, el porcentaje se estableció en función de esa trayectoria histórica del IUC, con el objetivo de poder compensar en el tiempo los efectos en la recaudación de variaciones bruscas en los precios internacionales. Asimismo, para poder contar con un mecanismo que absorba, en protección de los usuarios, los incrementos excesivos en los precios de los combustibles.

### **Una reforma que podría tener mayores beneficios para los consumidores**

Se demostró a partir del estudio del comportamiento del IUC, que este se ha convertido en un impuesto desproporcionado y abusivo, que carga al consumidor una obligación que encarece el costo de vida, atenta contra las finanzas personales y la estabilidad de las familias. A lo largo de dos décadas, el incremento del impuesto fue injusto; por tanto, se debe corregir su tendencia y compensar, en la medida de lo posible, lo que se cobró en exceso cuando los precios internacionales eran bajos (tarea pendiente de resolver).

Si bien el IUC representa una fuente de ingresos importante para el Gobierno y el uso de esos fondos es estratégico para la gestión de obras y servicios públicos, no se debe caer en la falacia de pensar que este impuesto no se puede revisar ni mejorar. Es imperante repensar su forma de cálculo en beneficio de los hogares costarricenses, alejándose del pensamiento de que solo se debe legislar en beneficio de las finanzas del Estado.

No conviene para la recuperación económica y el alivio de las familias que la están pasando mal, rechazar esta propuesta solo por el debatible argumento de una posible y momentánea disminución en la recaudación del IUC.<sup>4</sup> Esta es una propuesta que busca posicionar al consumidor pensando en la situación real de miles de familias y darle un sentido de justicia y mayor competitividad a la forma en que se determina ese impuesto, ya que actualmente representa un obstáculo para el país.

Esta iniciativa, tal cual se presenta, es un escenario básico, aunque necesario para avanzar en la dirección correcta. Mediante acuerdos políticos se podría mejorar y agregarle instrumentos complementarios que brinden más estabilidad al mercado de los combustibles, más seguridad jurídica a consumidores y productores, evitando cualquier posibilidad de un impacto fiscal. En la región latinoamericana<sup>5</sup> hay casos de programas con resultados positivos, como son:

- Mecanismos de protección al consumidor que permiten bajar la tasa del impuesto a los combustibles, cuando los precios del producto muestran una desviación significativa a partir de su promedio histórico. Costa Rica podría implementar algo en ese sentido, mediante la coordinación entre Aresep y el Ministerio de Hacienda, aplicando una tasa de impuesto ad valorem sobre el precio local antes de impuestos (precios en plantel por ejemplo para el caso de Costa Rica); tasa que el Gobierno podría reducir por un periodo determinado con la facultad que le otorgue para ello la Asamblea Legislativa, ante incrementos bruscos en los precios internacionales. Esa autorización sería solo para decretar una rebaja temporal de dicha tasa, cuando el precio que sirva de parámetro se desvíe de su promedio histórico. Luego de ese tiempo, la tasa del tributo deberá regresar a su nivel normal.

- También, es posible optar por un impuesto a los combustibles contracíclico, que aumente la tasa cuando los precios internacionales bajan y viceversa. Esta alternativa podría apoyarse con el manejo de un sistema de bandas para que se disparen los cambios en ambos sentidos, lo cual traería aún mayor estabilidad a los mercados y seguridad jurídica a los consumidores de los hidrocarburos. Eso requeriría una política más depurada y completa con mecanismos de intervención, regulación y de participación en mercados financieros para gestionar mejor los riesgos inherentes a los precios tan volátiles de los combustibles.

---

<sup>4</sup> Como se demostró en el gráfico #2 de la página 3, en el 2020 la recaudación del IUC se redujo por la caída en la actividad económica, ya que el impuesto por litro no se redujo. Para los objetivos de una mayor recaudación, convendría más reactivar la economía que insistir en mantener el impuesto bajo el esquema actual.

<sup>5</sup> En Chile, el Ministerio de Hacienda ha implementado por décadas varios esquemas que se han modificado y mejorado, entre esos el Sistema de Protección al Contribuyente ante Variaciones en los Precios de los Combustibles (Sipco), que ha incorporado sistemas de intervención para estabilizar los precios cuando se salen de una banda, por arriba o por debajo, mediante fondos para otorgar subsidios temporales o bien, modificando las tasas del tributo de manera temporal hasta regresar al objetivo de un precio estable y de equilibrio.

En cuanto al destino y transferencia de los recursos que genera este impuesto es importante mejorar la ley para que la inversión y los gastos en obras viales siempre tengan prioridad, por encima de gastos corrientes y otros, en lo que corresponde a garantizar el monto asignado para obras y al momento en que se transfieren dichos fondos. Ante los contribuyentes, este impuesto se justifica como una de las principales fuentes para desarrollar la red vial del país, lo cual debería garantizarse con mayor claridad incorporando criterios de oportunidad y priorización desde la misma Ley 8114.

En resumen, Costa Rica tiene un impuesto único por tipo de combustible altamente gravoso y sin mayor elaboración, obsoleto, que cumple con la única necesidad de recaudar. Para el logro de ese objetivo, atenta de manera permanente contra el bienestar, la estabilidad y la competitividad de los agentes económicos; consumidores y empresarios, sin que se cuestione ni rectifique su impacto. Modificarlo, con responsabilidad y procurando los mejores ajustes, es una necesidad impostergable para el progreso del país.

Es necesario señalar que en la corriente legislativa se tramita bajo el expediente 22.626, “LEY PARA HACER MÁS JUSTO EL IMPUESTO ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES; REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 3 DE LA LEY N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS”, el cual, entre otros elementos, contemplaba el cambio en la fórmula para el cálculo del IUC, que se plantea en el presente proyecto de ley, sin embargo, por una decisión de los legisladores en esa ocasión la iniciativa fue archivada.

Dado lo anterior, y con la intención de generar la discusión sobre la necesidad de hacer reformas en la forma en que se calcula y actualiza el impuesto único de los combustibles, el presente proyecto retoma la iniciativa planteada en el exp. 22.626, y presenta en la corriente una alternativa en la ruta de la reactivación económica y la disminución del costo de vida.

Por todo lo anteriormente expuesto sometemos a consideración de esta honorable Asamblea Legislativa este proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**LEY PARA ELIMINAR LOS ABUSOS EN EL IMPUESTO ÚNICO DE  
LOS COMBUSTIBLES**

ARTÍCULO ÚNICO- Se reforma el artículo 3 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

Artículo 3- Actualización del impuesto único por tipo de combustible

El Ministerio de Hacienda deberá:

a) Actualizar semestralmente el monto nominal del impuesto único por tipo de combustible, de acuerdo con el resultado aritmético de multiplicar el porcentaje que se detalla en la tabla siguiente para cada combustible, por el promedio simple de los precios finales de cada combustible en el punto de venta de referencia, publicados en todas las fijaciones tarifarias ordinarias y extraordinarias del semestre inmediatamente anterior, efectuadas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep).

<b>Tipo de Combustible</b>	<b>Porcentaje para actualizar el monto del Impuesto Único</b>	<b>Punto de venta de referencia</b>
Gasolina regular	30%	Estación de servicio
Gasolina súper	30%	Estación de servicio
Diésel	20%	Estación de servicio
Asfalto	12,5%	Sin punto fijo (Peddlers)
Emulsión Asfáltica	12,5%	Sin punto fijo (Peddlers)
Búnker	8%	Sin punto fijo (Peddlers)
LPG	12,5%	Estación de servicio
Jet Fuel A1	25%	Estación de servicio
Av. Gas	25%	Estación de servicio
Queroseno	12,5%	Estación de servicio
Diésel pesado (Gasóleo)	12,5%	Sin punto fijo (Peddlers)
Nafta pesada	8%	Sin punto fijo (Peddlers)
Nafta liviana	8%	Sin punto fijo (Peddlers)

Para esta actualización se deberán establecer las coordinaciones necesarias entre el Ministerio de Hacienda y la Aresep.

b) Publicar, mediante decreto ejecutivo la actualización referida en el inciso anterior, dentro de los cinco días hábiles posteriores al inicio de cada período semestral de aplicación.

La Aresep tendrá un plazo máximo de dos días hábiles para actualizar el precio de los combustibles, con fundamento en la actualización del impuesto que publique el Ministerio de Hacienda. La Imprenta Nacional deberá publicar la resolución de la Aresep en un plazo máximo de dos días hábiles a partir de su recibo.

En los casos de fijaciones tarifarias, Recope aplicará el precio actualizado a partir del día siguiente al de publicación en *La Gaceta*, de la respectiva resolución de la Aresep.

c) Una vez publicado el decreto aludido en el inciso b) anterior, la actualización ordenada en el presente artículo entrará a regir automáticamente el primer día de cada período de aplicación.

**TRANSITORIO ÚNICO-** Por el plazo de 12 meses contados a partir de la publicación de la presente ley, en caso de que la actualización contenida en el artículo 3 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, represente un aumento en el monto del impuesto, dicho ajuste no se realizará y aplicará el monto del impuesto al momento de la actualización.

Rige a partir de su publicación.

Leslye Rubén Bojorges León  
**Diputado**

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

# LEY PARA ELIMINAR LA ACTUALIZACIÓN TRIMESTRAL DEL IMPUESTO ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES

Expediente N.º 23.130

## ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El incremento en el costo de los combustibles a nivel mundial es una realidad que afecta el bolsillo de millones de personas; sin embargo, en nuestro país no solo el precio internacional de los combustibles es parte del alto costo final que se paga por litro de combustible, hay otro componente importante: el impuesto único a los combustibles.

En Costa Rica el precio final de los combustibles que pagamos los consumidores se compone de la siguiente manera,<sup>1</sup> ver cuadro N.º1:

- Precio de referencia internacional
- Impuesto único a los combustibles
- Costos de Fletes
- Márgenes de comercialización de las estaciones de servicio
- Margen de operación de Recope
- Rezago Tarifario
- IVA
- Subsidios

---

<sup>1</sup> Madriz. R. 10 de marzo 2022. Impuesto único a los combustibles y su efecto sobre el consumo. El Financiero. Disponible en: <https://www.elfinancierocr.com/blogs/tributario-cr/impuesto-unico-a-los-combustibles-y-su-efecto/4WILX2BDNJF4NOU2POKLPiWIIY/story/>

### **Cuadro N.º 1**

#### **Descomposición del precio en estaciones de servicio en colones**

Factores del precio	Gasolina súper	Gasolina plus 91	Diesel 50 ppm de azufre	Jet A-1 general	Av-Gas	Keroseno
<i>Precio internacional</i>	561,49	550,17	636,35	644,69	716,94	644,69
<i>Variables relacionadas con Recope</i>	47,62	47,30	47,96	77,72	256,28	44,90
<i>Impuesto único</i>	279,00	266,75	157,75	160,00	266,75	76,00
<i>Margen de estación de servicio</i>	56,68	56,68	56,68	17,27	17,27	56,68
<i>Flete promedio</i>	12,77	12,77	12,77	0,00	0,00	12,77
<i>Rezago tarifario</i>	-5,56	-6,21	-9,95	11,61	-27,44	0,00
<i>Subsidio pescadores</i>	0,53	0,53	0,58	0,64	0,65	0,60
<i>Subsidio Política Sectorial</i>	3,72	3,72	3,72	0,00	3,72	3,72
<i>IVA</i>	1,66	1,66	1,66	0,00	0,00	1,66
<b>Precio final</b>	<b>958,00</b>	<b>933,00</b>	<b>908,00</b>	<b>912,00</b>	<b>1234,00</b>	<b>841,00</b>

*Fuente: Intendencia de Energía*

Para el año 2001 por medio de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, y sus reformas, se crea el impuesto único a los combustibles a través de una modificación de la carga tributaria que pesa sobre los combustibles. Al día de hoy ese impuesto único por tipo de combustible, tanto de producción nacional como importado representa entre el 29% y 36% del 80% del precio que se paga en Costa Rica por cada litro de combustible.<sup>2</sup>

La Defensoría de los Habitantes ha sido clara en su preocupación de que el aumento en el precio de los combustibles se pueda convertir en una limitación de derechos y libertades para los habitantes, específicamente en cuanto a la libertad de tránsito, la que se podría ver afectada en razón de los desmedidos aumentos, tanto para el transporte particular, como en las tarifas para el transporte público.<sup>3</sup>

El alza en el precio de los combustibles no solamente afecta el bolsillo de los costarricenses, sino que además afecta la productividad de un sector que también, a causa de la pandemia, ha sido uno de los más golpeados, el sector empresarial, en especial aquellas pequeñas y medianas empresas, las cuales según datos presentados en abril 2019 por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio representan para el año 2017 el 97,5% del parque empresarial a nivel nacional con una generación de más de 344.300 empleos.<sup>4</sup>

Según la estructura del precio de los combustibles al 17 de mayo del presente año publicada en la Gaceta N.º 90, Alcance N.º 98, el impuesto único a los combustibles sigue siendo el segundo rubro por el cual el litro de combustible es el más alto de

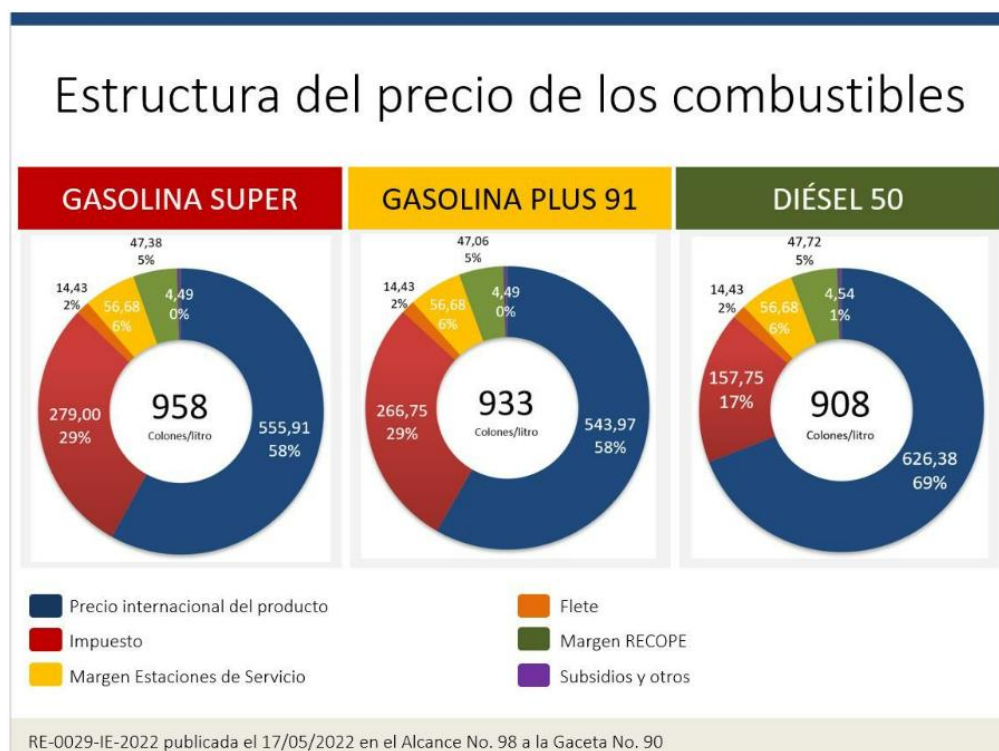
<sup>2</sup> Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. 17 de junio 2021. "Precio internacional e impuesto único determinan precio de combustibles". Bol.32-2021. ARESEP. Disponible en: <https://aresep.go.cr/noticias/3263-precio-internacional-impuesto-unico-determinan-precio-combustibles#:~:text=El%20segundo%20componente%20con%20mayor,entre%2029%25%20y%2036%25.&text=El%20pa%C3%ADs%20no%20puede%20controlar,de%20los%20derivados%20del%20petr%C3%B3leo.>

<sup>3</sup> La Defensoría de los Habitantes. 12 de abril 2021. "Defensoría: Urgen acciones correctivas para evitar una escalada de precios en bienes y servicios. DHR. Disponible en: [https://www.dhr.go.cr/informacion\\_relevante/comunicados/2021/abril/16\\_boletin\\_combustibles\\_lunes12abril.pdf](https://www.dhr.go.cr/informacion_relevante/comunicados/2021/abril/16_boletin_combustibles_lunes12abril.pdf)

<sup>4</sup> Ministerio de Industria, Economía y Comercio. 10 de abril 2019. Estado de la Situación PYME, Serie 2012-2017, Nuevo Marco Metodológico. MEIC. Disponible en: [http://www.conicit.go.cr/prensa/boletincyt/boletines\\_cyt/boletin\\_196/Estado\\_Situacion\\_PYME-MEIC.pdf](http://www.conicit.go.cr/prensa/boletincyt/boletines_cyt/boletin_196/Estado_Situacion_PYME-MEIC.pdf)

los últimos años en nuestro país, es decir se paga por este impuesto por litro entre unos 155 colones y 280 colones. Ver gráfico N.º 1.

**Gráfico N.º 1**



Para el año 2016 el costo del litro de combustible no era tan desorbitado; sin embargo, en ese momento la misma Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos manifestó que: **“De no ser por el impuesto, Costa Rica tendría combustibles muy competitivos en la región Centroamericana”**.<sup>5</sup>

Según también datos del Comité de Cooperación de Hidrocarburos de América Central (CCHAC) actualizados a octubre 2021, Costa Rica tiene el impuesto más alto a los combustibles. Ver cuadro N.º1.

<sup>5</sup> Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. 2016. Impuesto afecta precio de combustibles. Aresep. Disponible en: <https://aresep.go.cr/noticias/1715-impuesto-afecta-precio-de-combustibles>



**Cuadro N.º 1**  
**Composición del precio de las gasolinas**  
**(Valor en dólares)**

**RANKING**

Composición del precio de las gasolinas super en Centroamérica (\$/galón)

País	Sin impuesto	Impuesto	Total
<b>Costa Rica</b>	<b>2,85</b>	<b>1,60</b>	<b>4,45</b>
Honduras	2,94	1,41	4,35
Nicaragua	3,39	0,86	4,25
El Salvador	2,97	0,85	3,82
Guatemala	2,84	0,95	3,79

Composición del precio de las gasolinas regular en Centroamérica (\$/galón)

País	Sin impuesto	Impuesto	Total
<b>Costa Rica</b>	<b>2,79</b>	<b>1,53</b>	<b>4,32</b>
Nicaragua	3,29	0,86	4,15
Honduras	2,81	1,24	4,05
Guatemala	2,77	0,93	3,70
El Salvador	2,84	0,83	3,67

Fuente: Ranking CCHAC

El impuesto único a los combustibles según el artículo 3 de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, se actualiza de forma trimestral y eso hace que el aumento sea insostenible y además abrupto, siendo la diferencia absoluta de un trimestre a otro de hasta 6.50 colones por litro, situación que seguiría en aumento cada trimestre. Ver cuadro N.º3.

### **Cuadro N.º 3**

#### **Comparativo del impuesto a los combustibles vigente y propuesto**

<i>PRODUCTO</i>	<i>Decreto 43405-H, publicado en Alcance 22 a La Gaceta 22 del 3 de febrero de 2022</i>	<i>Decreto 43531-H, publicado en Alcance 93 a La Gaceta 86 del 11 de mayo de 2022 <sup>(1)</sup></i>	<i>Diferencia absoluta</i>
<i>Gasolina súper</i>	<i>272,50</i>	<i>279,00</i>	<i>6,50</i>
<i>Gasolina regular</i>	<i>260,50</i>	<i>266,75</i>	<i>6,25</i>
<i>Diésel</i>	<i>154,00</i>	<i>157,75</i>	<i>3,75</i>
<i>Keroseno</i>	<i>74,25</i>	<i>76,00</i>	<i>1,75</i>
<i>Búnker</i>	<i>25,25</i>	<i>25,75</i>	<i>0,50</i>
<i>Asfalto</i>	<i>53,00</i>	<i>54,25</i>	<i>1,25</i>
<i>Diésel Pesado</i>	<i>51,00</i>	<i>52,25</i>	<i>1,25</i>
<i>Emulsión Asfáltica</i>	<i>40,00</i>	<i>41,00</i>	<i>1,00</i>
<i>LPG<sup>(2)</sup></i>	<i>24,00</i>	<i>24,00</i>	<i>0,00</i>
<i>Av-Gas</i>	<i>260,50</i>	<i>266,75</i>	<i>6,25</i>
<i>Jet fuel A-1</i>	<i>156,25</i>	<i>160,00</i>	<i>3,75</i>
<i>Nafta Pesada</i>	<i>37,75</i>	<i>38,75</i>	<i>1,00</i>

<sup>(1)</sup> Monto del impuesto único a aplicar en la estructura de precios de los combustibles.

<sup>(2)</sup> Monto del LPG se mantiene según Ley 10110 publicado en Alcance 1 a La Gaceta 2 del 6 de enero de 2022.

Mantener el impuesto único a los combustibles fijo en el monto que se encuentra a la fecha, beneficiaría no solo a todos los costarricenses, sino también a las finanzas del país, ya que eso estimularía en un espacio posterior el consumo y el ahorro; además, al no aumentar más el impuesto a los combustibles como consecuencia de la estabilización de este, las pequeñas y medianas empresas generarían igual en un mediano plazo mayor empleo, porque el costo que destinan al consumo de combustible podría formar parte de lo que se destinaría para nuevas contrataciones. A nivel un poco más micro, las familias también destinarían ese ahorro de gasto en combustible que verían reflejado a mediano plazo, para adquirir un poco más de productos en la canasta básica, entre otros.

El objetivo de la presente iniciativa de ley es incentivar el consumo y aportar a la reactivación económica país en un mediano plazo, estabilizando el impuesto único a los combustibles, situación que como efecto tendría una aceleración en la economía a causa del aumento del consumo por parte de los costarricenses en otros rubros, más allá del destinado al gasto de combustible.

Por las razones anteriormente expuestas, se somete a consideración de las señoras diputadas y los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**LEY PARA ELIMINAR LA ACTUALIZACIÓN TRIMESTRAL DEL IMPUESTO  
ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES**

ARTÍCULO 1- Deróguese de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, de 09 de julio de 2001, y sus reformas, el artículo 3, así como su respectiva reglamentación.

ARTÍCULO 2- Dicha derogación no puede ser aplicada con efecto retroactivo de forma tal que pueda afectar los derechos de las personas.

Rige a partir de su publicación.

Gilberto Campos Cruz

Eli Feinzaig Mintz

Kattia Cambroner Aguiluz

Jorge Dengo Rosabal

Luis Diego Vargas Rodríguez

Johana Obando Bonilla

**Diputados y diputadas**

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

# **PODER EJECUTIVO**

## **DECRETOS**

N° 43563-MAG-S-MINAE

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

**LAS MINISTRAS DE AGRICULTURA Y GANADERÍA, DE SALUD**

**Y EL MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA**

Con fundamento en las atribuciones y facultades conferidas en los artículos, 46, 47, 50 y 140, incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; artículos 27.1 y 28.2.b) de la Ley General de la Administración Pública, N° 6227 del 2 de mayo de 1978; artículo 2 inciso e), artículo 5, incisos c), d) y o), del 23 al 39, concordantes de la Ley de Protección Fitosanitaria, N° 7664 del 8 de abril de 1997; artículos 1, 2, 4, 7, 244, 245, 252 de la Ley General de Salud, N° 5395 del 30 de octubre de 1973; artículos 2 inciso b), c) y g) de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, concordantes, N° 5412 del 8 de noviembre de 1973; artículo 50, de la Ley de Biodiversidad, N° 7788 de 30 de abril de 1998; Ley de Uso, Manejo y Conservación de Suelos, N° 7779 de 30 de abril de 1998; Ley Orgánica del Ministerio de Ambiente, Energía, N° 7152 de 5 de junio de 1990; artículos 1, 2, 4, 60, de la Ley Orgánica del Ambiente, N° 7554 del 4 de octubre de 1995; Ley del Sistema Nacional para la Calidad, N° 8279 del 2 de mayo de 2002; Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, N° 7472 del 20 de diciembre de 1994; Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, N° 8220 del 4 de marzo de 2002; Ley de Marcas y Otros Signos Distintivos, N° 7978 del 6 de enero de 2000; Ley de Información no Divulgada N° 7975 del 4 de enero de 2000; Ley N° 7475 del 20 de diciembre de 1994, Aprobación del Acta Final en que se Incorporan los Resultados de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales y,

## CONSIDERANDO:

- I. Que el artículo 50 de la Constitución Política consagra el derecho de todas las personas a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, siendo el deber del Estado garantizar, defender y preservar ese derecho.
- II. Que el artículo 46 de la Constitución Política establece el derecho constitucional de los consumidores y usuarios a la protección de su salud, ambiente, seguridad e intereses económicos, así como a recibir información adecuada y veraz, a la libertad de elección y a un trato equitativo.
- III. Que mediante Decreto Ejecutivo No. 42769-MAG-MINAE-S del 26 de enero de 2021 el Poder Ejecutivo promulgó el Reglamento para optar por el Registro de Ingrediente Activo Grado Técnico mediante el reconocimiento de la evaluación de los estudios técnicos aprobados por las Autoridades Reguladoras de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) o las Autoridades Reguladoras de los países adherentes al Sistema de Aceptación Mutua de Datos de la OCDE, con el objeto de regular el registro de Ingredientes Activos Grado Técnico (IAGT) con data completa que han sido aprobados previamente por las Autoridades Reguladoras de los países miembros de la OCDE o, de los países que son adherentes plenos al sistema de aceptación mutua de datos (AMD) de esa organización, mediante el reconocimiento de la evaluación de los estudios técnicos aprobados que se señalan en el punto I.A del Anexo III de dicho reglamento.
- IV. Que teniendo en consideración que en algunos de los Países miembros de la OCDE y adherentes, la Autoridad Reguladora no contempla en sus informes de evaluación, toda la

información requerida por Costa Rica para otorgar el registro de Ingredientes Activos Grado Técnico (IAGT), y esta situación crea una desigualdad entre los países OCDE, que dificulta el reconocimiento de los estudios provenientes de dichos países, es que se requiere reformar el Decreto Ejecutivo No. 42769-MAG-MINAE-S, para que los estudios faltantes sean presentados al momento de la solicitud de registro. Siempre y cuando estén contenidos en otros reportes de evaluación de otra Autoridad Reguladora de los Países miembros de la OCDE y adherentes.

- V. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 12 del Decreto Ejecutivo No. 37045-MP-MEIC del 22 de febrero de 2012 y su reforma "Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos", se determinó que la regulación no debe realizar control previo toda vez que no establece ni modifica trámites, requisitos o procedimientos, que el administrado deba cumplir ante la Administración Central.

**POR TANTO;**

**DECRETAN:**

**REFORMAR DEL ARTÍCULO 3 LA DEFINICIÓN DE "RECONOCIMIENTO DE LA EVALUACIÓN APROBADA DE LOS ESTUDIOS TÉCNICOS" Y LOS ARTÍCULOS 10 Y 18 Y ADICIONAR AL ARTÍCULO 3 LA DEFINICIÓN DE "TITULAR DE LA INFORMACIÓN" Y UNA NOTA AL PIE A LOS CUADROS DEL ANEXO IV DEL DECRETO EJECUTIVO NO. 42769 –MAG-MINAE-S DEL 26 DE ENERO DE 2021 “REGLAMENTO PARA OPTAR POR EL REGISTRO DE INGREDIENTE ACTIVO GRADO TÉCNICO MEDIANTE EL RECONOCIMIENTO DE LA EVALUACIÓN DE LOS ESTUDIOS TÉCNICOS APROBADOS POR LAS**

**AUTORIDADES REGULADORAS DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA  
ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS  
(OCDE) O LAS AUTORIDADES REGULADORAS DE LOS PAÍSES ADHERENTES  
AL SISTEMA DE ACEPTACIÓN MUTUA DE DATOS DE LA OCDE”**

**Artículo 1:** Refórmense del artículo 3 la definición de "Reconocimiento de la Evaluación Aprobada de los Estudios Técnicos", y los artículos 10 y 18 del Decreto Ejecutivo No. 42769-MAG-MINAE-S del 26 de enero de 2021 publicado en el Alcance No. 24 a La Gaceta No. 25 del 05 de febrero de 2021 “Reglamento para optar por el Registro de Ingrediente Activo Grado Técnico mediante el reconocimiento de la evaluación de los estudios técnicos aprobados por las Autoridades Reguladoras de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) o las Autoridades Reguladoras de los países adherentes al Sistema de Aceptación Mutua de Datos de la OCDE”, para que en lo sucesivo se lean como sigue:

“**Artículo 3. Definiciones.** Los términos y definiciones aplicados en este reglamento son los que se indican a continuación:

(...)

**Reconocimiento de la evaluación aprobada de los estudios técnicos:** es el proceso mediante el cual las Autoridades revisoras competentes verifican el contenido, los resultados y referencias bibliográficas de los estudios técnicos indicados en el Reporte de Evaluación realizado por la Autoridad reguladora del

país miembro de la OCDE o de un país adherente pleno al sistema de AMD de esa organización.

Para el reconocimiento de la evaluación de los estudios técnicos, el IAGT registrado o autorizado previamente por la Autoridad reguladora debe ser de la misma empresa o titular de la información, y misma concentración mínima, respecto al que se solicita registrar en Costa Rica.

Esta verificación no implica una nueva evaluación de cada estudio técnico por parte de las Autoridades revisoras competentes.

(...)"

**“Artículo 10. Reconocimiento de la evaluación aprobada de los estudios técnicos.** Las Autoridades Revisoras competentes reconocerán las evaluaciones de los estudios técnicos señalados en el punto I del Anexo III del presente reglamento y que son requeridos para el registro de IAGT data completa, realizadas por las autoridades reguladoras de los países miembros de la OCDE y de los países adherentes al Sistema de Aceptación Mutua de Datos (AMD) de la OCDE, para la aprobación de un IAGT cuyo registro se solicite en nuestro país, siempre y cuando dichos estudios hayan sido aprobados por algún(os) país(es) miembro(s) de OCDE o algún(os) país(es) adherentes al sistema AMD de la OCDE de acuerdo a lo que señala el Reporte de evaluación.



El IAGT que es objeto de registro en Costa Rica mediante este mecanismo debe estar registrado o aprobado en algún(os) país(es) OCDE o en algún(os) país(es) adherentes al sistema AMD de la OCDE que realizó las evaluaciones del IAGT.”

**“Artículo 18. Solicitud de registro de IAGT y requisitos aplicables.** El IAGT que se pretenda registrar mediante la aplicación de este reglamento debe provenir de la misma empresa o titular de la información y tener la misma concentración mínima que el IAGT aprobado por la Autoridad Reguladora.

El interesado en solicitar el registro de IAGT mediante el reconocimiento de la evaluación de los estudios técnicos realizada por la Autoridad Reguladora debe presentar su solicitud ante la unidad que administra el registro en el SFE, a través del formulario visible en el Anexo I del presente reglamento y cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Presentar debidamente completo el formulario de solicitud de registro IAGT (Anexo I del presente reglamento), en cada uno de sus apartados.
- b) Presentar los estudios, documentos o certificados correspondientes al legajo de información administrativa y legajo de información confidencial señalados en el apartado II del Anexo III del presente reglamento. Dichos estudios e información deben suministrarse por medio de datos provenientes de ensayos o estudios realizados sobre el producto que se quiere registrar y deben ser los mismos que

sustentaron la aprobación en el país miembro de la OCDE o en el país adherente del sistema de AMD de esa organización. En caso de que se cuente con estudios de la misma empresa y titular de la información, elaborados en planta piloto y de diferente origen al que se quiere registrar, podrán ser aceptados para reconocimiento en el caso de los estudios toxicológicos, eco toxicológicos, destino ambiental y las propiedades fisicoquímicas que aplican para el IAGT puro, previa justificación técnica razonada por parte del registrante.

En caso de haberse emitido en un idioma diferente al español o al inglés, deberá presentarse una traducción al español.

- c) Aportar el Reporte (s) de Evaluación emitido por la Autoridad reguladora, el cual deberá contener las evaluaciones y aprobaciones de los estudios y requisitos enumerados en el legajo de información técnica del apartado I.A del Anexo III del presente reglamento. En caso de que el informe de evaluación no contemple algunos de los requisitos solicitados en el Anexo III se podrá permitir la presentación del informe o reporte de evaluación de otros países OCDE o países adherentes del sistema AMD de esa organización donde conste la aprobación de los estudios, siempre y cuando correspondan al mismo origen, concentración y fabricante.

Además, si la Autoridad Reguladora en su informe no emite un reporte de evaluación tal y como se especifica anteriormente, se aceptará junto con el reporte de evaluación un informe hecho por el registrante detallando los resultados y referencias bibliográficas de todos los informes de pruebas, estudios y otra información relevante que presentaron ante la autoridad reguladora y que dicho informe venga avalado por la Autoridad Reguladora.

Si el reporte de evaluación o el informe fue emitido en un idioma diferente al español o al inglés, deberá presentarse una traducción oficial al idioma español.

Se hace el reconocimiento de la evaluación de los datos técnicos contenidos en el Reporte de Evaluación o el informe, con el fin de comprobar que el IAGT no afecta la salud y el ambiente. Dicha evaluación es realizada por las Autoridades revisoras competentes según sus competencias legales.

- d) Estar al día en todas sus obligaciones obrero-patronales con la Caja Costarricense de Seguro Social y Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), situación que será verificada por la AC mediante consulta en la oficina virtual correspondiente.
- e) Presentar copia de los estudios indicados en el anexo III.1.A. Legajo Técnico del presente reglamento, que fueron presentados a la Autoridad Reguladora del país OCDE o país adherente pleno del sistema de AMD de esa organización, que aprobó o registró el IAGT y cuyos datos constan en el Reporte (s) de evaluación o el informe señalado(s) en el punto c de este artículo. La información que se presente deberá ser la misma que sustentó o dio origen al registro o autorización en el o los países(es) miembro(s) de OCDE o país(es) adherente(s) del sistema de AMD de esa organización. En caso de haberse emitido en un idioma diferente al español o al inglés, deberá presentarse una traducción al idioma español.
- f) Presentar la declaración jurada indicada en el Anexo II del presente reglamento.
- g) Indicar si existe una solicitud de registro de IAGT bajo la modalidad de data completa pendiente de resolución ante el Servicio Fitosanitario del Estado, para la misma entidad química. En estos casos deberá indicar el número de trámite.

h) Presentar el formulario previsto en el anexo IV del presente reglamento, denominado “*Formulario de recopilación de datos técnicos del Reporte de Evaluación.*”

**Artículo 2:** Adiciónense la definición de “Titular de la Información” al artículo 3 y una nota al pie a los cuadros del Anexo IV del Decreto Ejecutivo No. 42769-MAG-MINAE-S del 26 de enero de 2021 publicado en el Alcance No. 24 a La Gaceta No. 25 del 05 de febrero de 2021 “Reglamento para optar por el Registro de Ingrediente Activo Grado Técnico mediante el reconocimiento de la evaluación de los estudios técnicos aprobados por las Autoridades Reguladoras de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) o las Autoridades Reguladoras de los países adherentes al Sistema de Aceptación Mutua de Datos de la OCDE”, para que en lo sucesivo se lean como sigue:

**“Artículo 3. Definiciones.** Los términos y definiciones aplicados en este reglamento son los que se indican a continuación:

(...)

**Titular de la información:** persona física o jurídica que ostenta un derecho de propiedad sobre la información presentada para el registro, y por ende puede controlar y disponer respecto de esta.

(...)”

**“ANEXO IV  
FORMULARIO DE RECOPIACIÓN DE DATOS TÉCNICOS DEL REPORTE DE  
EVALUACIÓN**

**Cuadro 1. Resumen de datos de identificación del producto y propiedades físicas y químicas del Reporte de Evaluación**

<b>Información química *</b>	<b>Requisito</b>	<b>“Endpoint”/Dato</b>	<b>Folio en reporte de evaluación <sup>1</sup></b>
<b>Identificación del producto</b>	Nombre común ISO del ingrediente activo		
	Nombre químico acorde con nomenclatura IUPAC o CA		
	Códigos usados para identificar el ingrediente activo		
	Número CAS, EEC (EINECS o ELINCS), CIPAC		
	Número EEC (EINECS o ELINCS)		
	Número CIPAC		
	Masa molecular		
	Fórmula empírica		
	Fórmula estructural		
		Fabricante	
<b>Propiedades físico-químicas</b>	Pureza mínima		
	Estado físico.		
	Color.		

	Olor.		
	Punto de fusión en °C (sólidos).		
	Punto de ebullición en °C (líquidos) o punto de descomposición.		
	Densidad aparente para sólidos y densidad relativa para líquidos.		
	Presión de vapor, para sustancias con punto de ebullición mayor o igual a 30°C.		
	Solubilidad en agua.		
	Solubilidad en solventes orgánicos.		
	Punto de ignición		
	Inflamabilidad (sólidos).		
	Punto de inflamación (líquidos).		
	Tensión superficial.		
	Propiedades explosivas.		
	Propiedades oxidantes		
	Constante de disociación en agua		

<sup>1</sup> Citar el reporte de evaluación y el folio donde se encuentra la información

**\* En esta tabla resumen de información química no se incluyeron los requisitos de los métodos analíticos ni la información del legajo confidencial ni administrativo.**

**Cuadro 2. Resumen de datos de impacto en la salud humana y animal extraídos del Reporte de Evaluación**

<b>Toxicología</b>	<b>Requisito</b>	<b>Conclusión (End Point)</b>	<b>Folio en reporte de evaluación <sup>1</sup></b>
<b>Metabolismo</b>	Absorción, distribución, excreción y metabolismo en mamíferos	Tasa y extensión de la absorción = Distribución = Potencial de acumulación = Tasa y extensión de la excreción = Metabolismo en animales = Compuestos de significancia toxicológica =	
<b>Toxicidad aguda</b>	DL50 oral en rata	DL50 =	
	DL50 dermal en rata	DL50 =	
	CL50 inhalatoria en rata	CL50 =	
	Irritación dermal	Grado de irritación =	
	Irritación ocular	Grado de irritación =	
	Sensibilidad dermal	Grado de sensibilización =	
<b>Toxicidad subcrónica</b>	a) Objetivo / Efecto crítico b) NOAEL / NOEL relevante más bajo oral c) NOAEL / NOEL relevante más bajo dermal d) NOAEL / NOEL relevante más bajo inhalatorio	NOAEL, LOAEL, NOEL, LOEL =	
<b>Genotoxicidad</b>	Estudios de genotoxicidad	Presencia o no de efectos genotóxicos =	
<b>Toxicidad a largo plazo y carcinogenicidad</b>	a) Objetivo / Efecto crítico toxicidad crónica b) Carcinogenicidad	NOAEL, LOAEL, NOEL, LOEL =	
<b>Toxicidad reproductiva</b>	a) Objetivo para la reproducción / Efecto crítico b) Objetivo para el desarrollo / Efecto crítico	NOAEL, LOAEL, NOEL, LOEL =	
<b>Neurotoxicidad / Neurotoxicidad tardía</b>	a) Neurotoxicidad aguda b) Neurotoxicidad subcrónica	NOAEL, LOAEL, NOEL, LOEL =	
<b>Absorción dermal</b>	Absorción dermal	Grado de absorción dermal =	

<b>Otros estudios toxicológicos</b>	Para este apartado deben proporcionarse en caso de que la Autoridad Reguladora del país OCDE haya solicitado información adicional para autorizar el registro del IAGT	Depende de los estudios solicitados	
<b>Datos médicos</b>	Todos los disponibles para el IAGT	Signos de intoxicación, tratamientos propuestos	
<b>LMR propuestos</b>	Límites máximos de residuos propuestos	LMR's	

<sup>1</sup> Citar el reporte de evaluación y el folio donde se encuentra la información

**Cuadro 3. Resumen de datos ecotoxicológicos extraídos del Reporte de Evaluación.**

<b>Compartimento ambiental</b>	<b>Requisito</b>	<b>“Endpoint”/dato (tiempo)</b>	<b>Folio en reporte de evaluación <sup>1</sup></b>
Efectos sobre organismos terrestres	Estudio de toxicidad oral aguda en aves (especie)	DL50 = NOEC =	
	Estudio de efectos sobre la reproducción en aves (especie)	NOEC =	
	Estudio de toxicidad oral aguda para las abejas (especie)	DL50 = NOEC =	
	Estudio de toxicidad por contacto aguda para las abejas (especie)	DL50 = NOEC =	
	Estudio de toxicidad para lombriz de tierra (especie)	CL50 = NOEC =	
	Estudio de toxicidad para la comunidad de microorganismos del suelo: transformación de nitrógeno	%variación en la transformación de N =	



	Estudio de toxicidad para la comunidad de microorganismos del suelo: respiración	%variación en la respiración =	
Efectos sobre organismos acuáticos	Estudio de toxicidad aguda en peces (especie)	CL50 = NOEC =	
	Estudio de toxicidad prolongada para peces (especie)	NOEC =	
	Estudio de bioacumulación en peces (especie)	FBC =	
	Estudio de toxicidad aguda en <i>Daphnia magna</i>	CE50 = NOEC =	
	Estudio de toxicidad crónica en <i>Daphnia magna</i>	NOEC =	
	Estudio de toxicidad en algas (especie)	CE50 = NOEC =	

<sup>1</sup> Citar el reporte de evaluación y el folio donde se encuentra la información

**Cuadro 4. Resumen de datos de destino y comportamiento ambiental extraídos del Reporte de Evaluación**

Compartimento ambiental	Estudio presentado	“Endpoint”/dato	Folio en reporte de evaluación <sup>1</sup>
Suelo	Estudio sobre degradación aeróbica en el suelo	DT50 (suelo 1) = DT50 (suelo 2) = DT50 (suelo 3) = Metabolitos relevantes=	
	Estudio sobre adsorción y desorción	Koc (suelo 1) = Koc (suelo 2) = Koc (suelo 3) = Koc (suelo 4) =	
Agua	Estudio sobre degradación aeróbica en agua	Sistema 1: DT50 (agua) = DT50 (sedimento) = DT50 (sistema) =  Sistema 2: DT50 (agua) = DT50 (sedimento) = DT50 (sistema) =	
	Estudio sobre hidrólisis	DT50 (pH)	
	Estudio sobre fotólisis acuosa	DT50 (con luz) = DT50 (sin luz) =	
	Estudio del coeficiente de partición n-octanol / agua (K <sub>O/W</sub> )	K <sub>O/W</sub> =	
	Solubilidad en agua **	S =	
Aire	Presión de vapor **	P =	

<sup>1</sup> Citar el reporte de evaluación y el folio donde se encuentra la información

**\*\* Estos datos se toman del informe químico de la autoridad revisora competente, por cuanto son necesarios para la evaluación ambiental.”**

**Artículo 3:** Rige a partir de su publicación.

Dado en la provincia de Alajuela, cantón de San Carlos, a los veintiocho días del mes de mayo del dos mil veintidós.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra de Agricultura y Ganadería, Laura Bonilla Coto.—La Ministra de Salud, Joselyn María Chacón Madrigal.—El Ministro de Ambiente y Energía, Franz Tattenbach Capra.—1 vez.—O.C. N° 4032176635.—Solicitud N° PI.002-2022.—( D43563 - IN2022650375 ).

N° 43576-MINAE

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

**Y**

**EL MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA**

Con fundamento en las potestades conferidas en los artículos 140, incisos 8) 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 Administración Pública, Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978; Ley Orgánica del Ministerio de Ambiente y Energía, Ley N° 7152 del 5 de junio de 1990; Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), N° 7593 del 9 de agosto de 1996; el Decreto Ejecutivo número 41187-MP-PLAN del 20 de junio del 2018, denominado Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo; y,

CONSIDERANDO:

- I. Que el artículo 50 de la Constitución Política establece que *"El Estado procurará el mayor bienestar a todos los habitantes del país, organizando y estimulando la producción y el más adecuado reparto de la riqueza"*. Para el cumplimiento de este deber, el Estado debe orientar la política social, económica, ambiental, seguridad nacional y planificación en el territorio nacional, con la finalidad de mejorar la productividad, el desarrollo social y alcanzar el bien común.

- II. Que de conformidad con el artículo 140 inciso 8) de la Carta Magna, es obligación del Poder Ejecutivo ejercer la coordinación del Estado, así como la rectoría de las distintas áreas de este Poder de la República que por Ley le sean asignadas. Este mandato constitucional conlleva el deber de vigilancia y dirección del buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas, en aras de alcanzar el desarrollo estatal a través de la unificación de la actuación ejecutiva.
- III. Que según los numerales 21, 26 inciso b) y 27 inciso 1) de la Ley General de la Administración Pública, Ley número N° 6227 del 2 de mayo de 1978, los ministerios, las instituciones descentralizadas y demás entes forman parte de la Administración Pública, de manera que están llamados a garantizar la unidad, visión y acción del Estado. Para lograr lo anterior, estas instancias requieren de la dirección y coordinación política del Poder Ejecutivo en el ejercicio de sus competencias, de manera que los objetivos, programas y proyectos gubernamentales y los recursos públicos deben ejecutarse de acuerdo con las prioridades del desarrollo nacional, según los compromisos del Gobierno con el colectivo social.
- IV. Que el Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo, Decreto Ejecutivo número 41187-MP PLAN del 20 de junio de 2018, dispone la agrupación de instituciones por sector con acciones afines y complementarias entre sí en áreas del quehacer público, regido por una o un Ministro Rector. Lo anterior, con el fin de imprimir un mayor grado de coordinación, eficacia y eficiencia en la Administración Pública, de tal forma que se garantice la unidad y el desarrollo de las instancias llamadas a gestionar conjuntamente.
- V. Que, de conformidad con la norma citada, la rectoría del sector Ambiente, Energía, y Mares, es ejercida por el Presidente de la República y el Ministro de Ambiente y Energía como Poder Ejecutivo, a quien le corresponde la potestad de coordinar, articular y

conducir las actividades del sector, bajo la orientación del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Sectorial.

- VI. Que la visión de corto, mediano y largo plazo del Subsector Energía ha sido plasmada en el *VII Plan Nacional de Energía 2015-2030, Actualización del Plan Periodo 2019-2030*, el cual establece como objetivo “*Diversificar la matriz energética*” y como resultado “*Señales de precio de los hidrocarburos ajustadas a la descarbonización de la economía y la competitividad*”.
- VII. Que la Ley de Creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley número 7593 del 9 de agosto de 1996, establece en su primer artículo que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos 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.
- VIII. Que, ante el escenario global y nacional, uno de los principales desafíos para alcanzar un desarrollo equilibrado con el ambiente es la aplicación de políticas públicas efectivas en el área energética, orientadas a la eficiencia energética, la reducción de emisiones, la diversificación de la matriz energética, la disminución de brechas sociales y el fomento de la competitividad nacional.
- IX. Que mediante el Decreto Ejecutivo N°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, que fue modificada por el Decreto Ejecutivo N°42352-MINAE del 20 de mayo del 2020, que en adelante, en lo que interesa, se leerá de esta manera: "*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”.*

- X. Que debido a la situación geopolítica internacional provocada por la guerra en Ucrania, se ha dado una escalada significativa de precios internacionales de los combustibles derivados de petróleo importados por el país, lo cual ha provocado un incremento sustancial de los precios internos de tales productos, siendo que entre enero y mayo de 2022 en el caso de las gasolinas, su precio aumentó en promedio 34 % y en el caso del diésel aumentó casi 49 %.
- XI. Que los combustibles derivados de petróleo son insumos fundamentales para la actividad económica, por lo que el incremento de sus precios provoca impactos importantes en los precios de productos y servicios básicos, afectando la economía nacional.
- XII. Que el asfalto y las emulsiones asfálticas son derivados de petróleo, pero su uso es exclusivo como materiales de construcción, utilizados principalmente en obra vial tanto pública como privada.
- XIII. Que el gas licuado de petróleo (GLP) y el búnker son combustibles que tienen incidencia tanto en la población nacional como en la competitividad del sector productivo. Para el 2021 el GLP representó el 8,6% del total de energía consumida por la industria y el búnker representó el 11,7%. Adicionalmente, en el caso particular del GLP de acuerdo a la información recopilada en la Encuesta Nacional de Hogares, elaborada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, para el 2021, 794 mil viviendas usan ese

combustible como fuente de energía, esto representa a un 48,16 % del total de viviendas que posee el país, 63,5% estas viviendas son categorizadas en el área rural.

- XIV. Que la política de precios oficializada mediante el Decreto Ejecutivo N°39437-MINAE del 12 de enero de 2016, provoca el incremento de precios de una parte de los combustibles para favorecer el precio de otros productos del petróleo, entre los cuales se incluyen dos que no son combustibles sino materiales de construcción como es el caso del asfalto y la emulsión asfáltica.
- XV. Que se requieren tomar medidas para atenuar el incremento del precio de los combustibles por su impacto en la economía, manteniendo en lo posible el equilibrio entre los precios de dichos combustibles para no afectar la competitividad productiva y a los grupos vulnerables.

**Por tanto;**

**DECRETAN:**

**Modificación al Decreto Ejecutivo N°39437-MINAE del 12 de enero del 2016 denominado**

**"Política Sectorial para los precios de gas licuado de petróleo, búnker,**

**asfalto y emulsión asfáltica"**

**Artículo 1º.** - Exclúyase a los Asfaltos y Emulsiones Asfálticas del literal V de la Política Sectorial para los precios de Gas Licuado de Petróleo, Búnker, Asfalto y Emulsión Asfáltica, de manera que los asfaltos y emulsiones asfáltica no sean beneficiarios en la fijación de precio



final, tanto para lo establecido en el lineamiento estratégico, como en la meta y el modelo de gestión de esa política. Por lo que para los precios de Asfalto y Emulsión Asfáltica ya no se deberá mantener una relación con respecto al precio internacional similar a la que ha estado vigente en el periodo 2008-2015.

**Artículo 2º.** - Modifíquese el literal 4.1 de la Política sectorial para los precios de Gas Licuado de Petróleo y de Búnker, oficializada mediante el Decreto Ejecutivo número 39437-MINAE del 12 de enero de 2016, y modificada por el Decreto Ejecutivo N° 42352-MINAE del 20 de mayo del 2020, de manera que se excluya al asfalto y las emulsiones asfáltica como parte de los productos generadores del beneficio que requieran la fijación del precio final, 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 y Búnker, 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, excepto para el jet fuel, el asfalto y las emulsiones asfálticas".*

**Artículo 3º.** - El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República San José, a los tres días del mes de junio de dos mil veintidós.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Ambiente y Energía, Franz Tattenbach Capra.—1 vez.—O.C. N° 4600060563.—Solicitud N° 014.—  
( D43576 - IN2022652391 ).

# ACUERDOS

## PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

N° 051-P

### EL PRIMER VICEPRESIDENTE EN EJERCICIO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Con fundamento en las facultades que le confiere el artículo 26 incisos a) y b) y 47 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 del 02 de mayo de 1978.

ACUERDA:

**Artículo 1º-** Nombrar como Viceministra de Gobierno a:

- Priscilla Adriana Zamora Rojas, cédula de identidad 1 1376 0447, como Viceministra de Ingresos del Ministerio de Hacienda.

**Artículo 2º-** Rige a partir del primero de junio del dos mil veintidós.

Dado en San José a los veintisiete día del mes de mayo del dos mil veintidós.

STEPHAN BRUNNER NEIBIG.—1 vez.—O.C. N° 4600060722.—Solicitud N° 038-2022.—( IN2022652235 ).