

Diario Oficial



Benemérita
Imprenta Nacional
Costa Rica

ALCANCE N° 132 A LA GACETA N° 191

Año CXLVII

San José, Costa Rica, lunes 13 de octubre del 2025

231 páginas

**PODER LEGISLATIVO
PROYECTOS**

**PODER EJECUTIVO
DECRETOS**

**DOCUMENTOS VARIOS
HACIENDA**

**TRIBUNAL SUPREMO DE ELECCIONES
RESOLUCIONES**

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

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA COSTA RICA

ÁREA COMISIONES LEGISLATIVAS II

CONTIENE

EXPEDIENTE N.º 24.134|

TEXTO ACTUALIZADO CON PRIMER INFORME DE MOCIONES VÍA 137 (1

MOCIÓN PRESENTADA, 1 APROBADA, EL 11-09-2025)

Fecha de actualización: 16-09-2024

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA COSTA RICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1- Reformas de la Ley N. ° 8764. Ley General de Migración y Extranjería, de 1 de setiembre de 2009.

Se reforma el inciso 26) del artículo 18 de la Ley N. ° 8764, Ley General de Migración y Extranjería, de 19 de agosto de 2009, y se lea de la siguiente manera:

Artículo 18- Las personas miembros de la Policía Profesional de Migración y Extranjería, debidamente identificadas, deberán:

(...)

26) Realizar las acciones de coordinación con la Coalición Nacional, así como la prevención y represión, que sean necesarias para atender y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas, con el fin de garantizar la atención oportuna de las necesidades de protección de las personas víctimas del delito de trata y de aquellas que se han colocado en situación de vulnerabilidad o violación de sus derechos fundamentales por haber sido objeto del tráfico ilícito de migrante.

(...)

ARTÍCULO 2- Reformas de la Ley N. ° 9095, Ley contra la Trata de Personas y Creación de la Coalición Nacional contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y la Trata de Personas (Conatt)

Se reforma el artículo 53 y se adiciona un 53 bis a la Ley N. ° 9095, Ley contra la Trata de Personas y Creación de la Coalición Nacional contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y la Trata de Personas (Conatt), y se lean de la siguiente manera:

(...)

Artículo 53- Destinación del Fondo

La constitución y los dineros del Fondo serán única y exclusivamente destinados al financiamiento de gastos administrativos y operativos para la prevención, investigación, persecución y detección del delito de trata de personas; el fortalecimiento de las funciones de prevención y represión que realice la Policía Profesional de Migración para atender y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas, la atención integral, protección y reintegración social de las víctimas de trata de personas acreditadas, nacionales y extranjeras, así como el combate integral del delito de tráfico ilícito de migrantes. Para los gastos administrativos no podrá destinarse más de un veinte por ciento (20%) de los recursos recaudados.

Dichos recursos no podrán destinarse al pago de salarios, ni gastos administrativos.

Artículo 53 bis- De los recursos destinados al Fondo Nacional contra la Trata de Personas y el Tráfico Ilícito de Migrantes (FONATT) establecidos en la ley 9095, Ley contra la Trata de Personas y Creación de la Coalición Nacional contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y la Trata de Personas (Conatt), el Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Hacienda, girará a la Dirección General de Migración y Extranjería treinta y cinco centavos de dólar estadounidense (US\$ 0.35) por cada persona que haya cancelado los derechos de salida del territorio costarricense.

Dichos recursos se destinarán al fortalecimiento de las competencias de vigilancia y seguridad policial de la Policía Profesional de Migración. No podrán ser utilizados para el pago de remuneraciones y horas extra.

(...)

ARTÍCULO 3- Para que se modifique el inciso a), del artículo 2 de la Ley N.º 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional, de 26 de setiembre de 2002 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

(...)

Artículo 2º -Desglose de la tarifa del tributo.

1- El monto del tributo establecido en el artículo anterior estará constituido por los siguientes conceptos:

a) Una tasa de nueve dólares estadounidenses con sesenta y cinco centavos (US\$9.65), a favor del Gobierno central, de los cuales el Poder Ejecutivo, mediante el Ministerio de Hacienda, girará a favor de la Dirección General de Migración, un dólar (\$1.00) por cada persona que haya cancelado los derechos de salida de territorio costarricense. Salvo lo indicado en el artículo dos bis.

Para los ingresos originados en el Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, se mantiene vigente la norma del inciso 2 del artículo 2 de la presente ley

(...)

Rige a partir de su publicación

Rodrigo Arias Sanchez, Presidente Asamblea Legislativa

Nota: este proyecto de ley se encuentra en discusión en el Plenario Legislativo, el cual puede ser consultado en el Departamento Secretaría del Directorio.

1 vez.—(IN202501000699).

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

ÁREA COMISIONES LEGISLATIVAS II

EXPEDIENTE N.º 23.314

CONTIENE

**TEXTO ACTUALIZADO CON SEGUNDO INFORME DE MOCIONES
VÍA 137 (3 MOCIONES PRESENTADAS, 2 APROBADAS, DE 3 DE
ABRIL DE 2025)**

Fecha de actualización: 08-04-2025

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**DESAFECTACIÓN Y MODIFICACIÓN DEL USO PÚBLICO DE
UN BIEN INMUEBLE PROPIEDAD DE LA MUNICIPALIDAD DE MORA
PARA DESTINARLO A LAS INSTALACIONES DE LA DELEGACIÓN
DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

ARTICULO 1- Se desafecta del uso y dominio público el bien inmueble propiedad de la Municipalidad de Mora, cédula jurídica número tres-cero catorce cero cuarenta y dos cero cincuenta y cuatro (3-014-042054), que se describe de la siguiente manera: finca inscrita en el Registro de Inmobiliario del Registro Nacional bajo el sistema de folio real matrícula número: **uno quinientos cuarenta y dos mil quinientos veintidós cero cero cero (1-542514-000)**. El inmueble está situado en el distrito primero Colón, cantón séptimo Mora de la provincia de San José; mide: cuatrocientos treinta y cinco metros con cincuenta y cinco decímetros cuadrados (435,55 dm²) descrito por el plano catastrado número **SJ-uno cero-ocho-nueve-seis dos- cero-seis dos mil tres (SJ-0896206-2003)**. Su naturaleza registral es terreno destinado a parque número dos y sus linderos son: al norte Boulevard las Palmas S.A, al sur: Boulevard las Palmas S.A, al este: Boulevard las Palmas S.A, al oeste: Boulevard las Palmas S.A. Se modifica su naturaleza registral a: Instalaciones de la Delegación de la Policía Municipal.

ARTICULO 2- Se desafecta del uso y dominio público el bien inmueble propiedad de la Municipalidad de Mora, cédula jurídica número tres-cero catorce-cero cuarenta y dos cero cincuenta y cuatro (3-014-042054), que se describe de la siguiente manera: finca inscrita en el Registro de Inmobiliario del Registro Nacional bajo el sistema de folio real matrícula número uno seiscientos cincuenta y dos mil trescientos cuarenta y cuatro cero cero cero (1-652344-000); El inmueble está situado en el primero distrito primero Colón, cantón séptimo Mora de la provincia de San José; mide: trescientos noventa y siete metros cuadrados (397 m²); descrito por el plano catastrado número SJ-uno-siete-tres-dos-uno-cero-nueve-dos mil catorce (SJ-1732109-2014). Su naturaleza registral es: Lote uno. Terreno de facilidades comunales y sus linderos son: al norte Carmen Campos Campos, al sur: Carmen Campos Campos, al este: calle pública con doce metros con sesenta y cinco centímetros y al oeste: Carmen Campos Campos. Se afecta a un nuevo uso y dominio público y se modifica la naturaleza registral a: parque, de manera que se compense el cambio de uso y dominio público del terreno descrito en el artículo 1.

ARTÍCULO 3- Se autoriza a la Notaría del Estado para que formalice todos los trámites requeridos por esta ley mediante la elaboración de la escritura correspondiente. Además, queda facultada expresamente la Notaría del Estado para que actualice y corrija la naturaleza, la situación, la medida, los linderos y cualquier error, diferencia u omisión relacionados con los datos del inmueble a donar, así como cualquier otro dato registral o notarial que sea necesario para la debida inscripción del documento en el Registro Nacional.

Rige a partir de su publicación.

G:\Actualizacion de textos\2021-2026\23.314\TEXTO ACTUALIZADO CON 2DO
INF.docx
Elabora EUC
Fecha: 7/4/2025

Rodrigo Arias Sanchez, Presidente Asamblea Legislativa

Nota: este proyecto de ley se encuentra en discusión en el Plenario Legislativo, el cual puede ser consultado en el Departamento Secretaría del Directorio.

1 vez.—(IN202501000702).

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 45209 -H

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE HACIENDA

Con fundamento en las atribuciones y facultades que confieren los artículos 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política del 7 de noviembre de 1949; 25, inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2 acápite b) de la Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978, denominada "Ley General de la Administración Pública" y sus reformas.

Considerando:

I.- Que conforme con la misión de la Administración Tributaria y en cumplimiento del mandato legal establecido en el artículo 99 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N° 4755 del 03 de mayo de 1971 y sus reformas, que faculta a la Administración Tributaria para gestionar y fiscalizar los tributos, de conformidad con las modernas tendencias del Derecho Tributario y la teoría de la Hacienda Pública, la Administración Tributaria ha de contar con instrumentos ágiles y efectivos para el cumplimiento de sus funciones, garantizando el respeto de los derechos constitucionales y legales de los obligados tributarios.

II.- Que mediante el Decreto N° 43881-H de 10 de enero de 2023 denominado Régimen de Tributación Simplificada, publicado en el diario oficial La Gaceta N° 19 de 2 de febrero de 2023 se regula un régimen de tributación simplificada para un grupo de actividades económicas taxativamente enumeradas en su artículo primero. Está orientado a obligados tributarios que, por el relativamente bajo volumen económico de sus operaciones, puede hacerse un control diferente al que demanda el régimen general de tributación lo cual redundaría en un mejor y más fácil cumplimiento de sus obligaciones tributarias cumpliéndose así con la finalidad de facilitar su control y el cumplimiento voluntario.

III.- Que antes de la creación del Decreto N° 43881-H, existió el Decreto N° 25514-H denominado Régimen de Tributación Simplificada para Comerciantes Minoristas y Bares, de 24 de setiembre de 1996, publicado en La Gaceta N° 197 de 15 de octubre de 1996 en el que los montos pagados por mano de obra y servicios no eran considerados parte del límite cuantitativo de compras permitido para pertenecer al Régimen de Tributación Simplificada, pero con la creación del Decreto N° 43881-H dichos rubros se incluyeron en esa base lo cual redujo el monto disponible para la compra de mercancías,

materiales, insumos y suministros, por lo que se hace necesario retornar a la idea original plasmada en el Decreto N° 25514-H.

IV.- Que cuando inició este régimen con la promulgación del Decreto N° 25514-H en octubre de 1996, no existió un límite cuantitativo de personas necesarias para llevar a cabo la actividad económica desarrollada; sin embargo, el 28 de setiembre de 1999 mediante el Decreto N° 28104-H, se fijó un límite de tres personas sin contar con el propietario del negocio. Nueve años después, mediante reforma introducida por el Decreto N° 34921-H el 26 de noviembre de 2008, ese límite pasó a cinco personas siempre sin contar con el propietario. En la actualidad, la Administración Tributaria considera oportuno ampliar ese límite a una persona más. No obstante, las microempresas definidas por la Ley 8262 de 2 de mayo de 2002 denominada Ley de Fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas, y su reglamento, que se encuentran registradas y en condición activa ante el registro del Sistema de Información Empresarial Costarricense (SIEC) del Ministerio de Economía, Industria y Comercio o en el Ministerio de Agricultura y Ganadería en el Registro Pympa (Pequeño y mediano agricultor agropecuario) o en cualquiera de sus dependencias, y que estén inscritas en cualquiera de las actividades permitidas en el Decreto 43881-H, deben observar que el límite de empleados no sea superior a cinco, por así disponerlo el artículo primero de la Ley N° 10512 del 4 de setiembre de 2024 denominada Incentivos para la formalización y el desarrollo de las MIPYMES en Costa Rica.

V.- Que a partir de la reforma introducida mediante Decreto N° 30651-H publicado en La Gaceta N° 166 de 30 de agosto de 2002, se vedó la posibilidad de que los obligados tributarios que venden teléfonos celulares y sus accesorios pudiesen pertenecer al régimen de tributación simplificada. Sin embargo, a través de los variados planes de control de obligados tributarios se ha observado que existen numerosos negocios pequeños, tipo quioscos y ventanillas, que se dedican exclusivamente a la venta de accesorios para estos dispositivos móviles; por lo indicado, se considera oportuno permitir que este tipo de negocios puedan desarrollar su actividad dentro del régimen de tributación simplificada dentro del concepto comercio minorista.

VI.- Que desde el inicio del régimen de tributación simplificada se estableció que los obligados tributarios que pertenecen a este régimen deben vender o prestar servicios, exclusivamente, a consumidores finales. Esta disposición se hizo considerando que los comerciantes inscritos en este régimen no cobran el impuesto al valor agregado en las ventas que realizan, por lo que si vendieran a un

intermediario inscrito en régimen general este no puede aplicarse créditos fiscales. Ahora bien, considerando que esta limitante afecta el crecimiento económico de los obligados tributarios inscritos en este régimen por no poder vender productos ni prestar servicios a intermediarios, la Administración Tributaria estima conveniente permitir que la venta de mercancías, la venta de productos elaborados o fabricados y la prestación de servicios pueda ser destinada tanto a consumidores finales como a obligados tributarios que se encuentran inscritos en este mismo régimen de tributación simplificada, pues se respeta el no cobro del impuesto y la no aplicación de créditos fiscales entre estos obligados tributarios.

VII.- Que teniendo en consideración lo anteriormente expresado, se hace necesario la emisión de una reforma que regule la realidad de los sectores económicos comprendidos en el Régimen de Tributación Simplificada de conformidad con las facultades conferidas en el último párrafo del artículo 36 de la Ley 6826, Ley del Impuesto sobre el Valor Agregado y en el último párrafo del artículo 72 de la Ley 7092, Ley del Impuesto sobre la Renta, el Ministerio de Hacienda puede realizar estudios para fijar los límites cuantitativos permitidos para ingresar al Régimen de Tributación Simplificada.

VIII.- Que de conformidad con lo establecido en el artículo 12 bis del Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Decreto Ejecutivo N° 37045-MP-MEIC del 22 de febrero de 2012 y sus reformas, el presente Decreto Ejecutivo no requiere del criterio previo de la Dirección de Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, debido a que no se establecen trámites, requisitos ni procedimientos nuevos para el administrado; sino que la presente regulación se emite con el fin de adaptar el régimen a la realidad actual de los sectores económicos comprendidos en este y de ordenar conceptos para una mejor comprensión del mismo, considerando además que la modificación citada no vulnera ningún derecho y garantía de los contribuyentes. En virtud de lo anterior, se procedió a llenar la Sección I del Formulario N° 3203 para la Evaluación de Costo-Beneficio en el Sistema de Control Previo de la Dirección de Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía Industria y Comercio, a partir del cual se determinó que la presente reforma reglamentaria no crea trámites, procedimientos ni requisitos adicionales para el administrado.

IX.- Que de conformidad con lo establecido en el primer párrafo del artículo 174 de la Ley N°4755 de fecha 3 de mayo de 1971, denominada Código de Normas y Procedimientos Tributarios y sus reformas, mediante publicación de aviso en la Gaceta N° 93 de fecha 23 de mayo de 2025 y la Gaceta N° 94 de 26

de mayo de 2025, y el sitio web <http://www.hacienda.go.cr> en la sección propuestas en consulta pública, subsección Proyectos Reglamentarios Tributarios; se concedió a los interesados un plazo de diez días hábiles siguientes a la publicación del primer aviso en el Diario Oficial La Gaceta, con el objeto de que expusieran su parecer respecto al proyecto de reforma al reglamento denominado Régimen de Tributación Simplificada. A la fecha de emisión de este decreto se recibieron y atendieron las observaciones al proyecto indicado, siendo que el presente corresponde a la versión final aprobada.

Por Tanto,

Decretan:

Reforma al Régimen de Tributación Simplificada

Artículo 1.- Modificaciones. Modifíquense los incisos a) y l) del artículo 2, los incisos a) y b) del artículo 3, y los artículos 4, 7, 8, 13 y 14, todos del Decreto Ejecutivo N° 43881-H de 10 de enero de 2023, para que se lean de la siguiente manera:

"Artículo 2.- Del acceso al régimen.

(...)

a) Comercio minorista: Contribuyentes dedicados a vender a los consumidores finales, mercancías u otros artículos de diferente naturaleza, ya sea en locales específicamente acondicionados para esa actividad o mediante cualquier mecanismo informal. Se exceptúa de esta categoría todos aquellos comerciantes minoristas dedicados a la venta de teléfonos celulares.

(...)

l) Elaboración de artesanías y de obras de arte. En esta categoría se incluyen, únicamente, las pinturas, esculturas y artes plásticas; así como su restauración. Además, su precio de venta no debe superar el 50% de un salario base.

(...)

Artículo 3.- Requisitos para ingresar al régimen.

(...)

a) Para las actividades señaladas del inciso a) hasta el s), ambos inclusive, del artículo 1 de este Reglamento, que el valor de sus compras anuales, realizadas del primero de enero al treinta y uno de diciembre de cada año, no supere los ciento ochenta y seis salarios base. A estos efectos, se entiende por compras:

- i) Las adquisiciones de mercancías destinadas para la venta sin sufrir transformación incluyendo el monto pagado por concepto de impuesto sobre el valor agregado y,
- ii) La adquisición de ingredientes, materiales y suministros, que se incorporan en la elaboración o fabricación de productos destinados a la venta, o bien, a la prestación de servicios, incluyendo el monto pagado por concepto de impuesto sobre el valor agregado.

Para estas actividades, la venta de mercancías, la venta de productos elaborados o fabricados y la prestación de servicios debe ser destinada a consumidores finales o a obligados tributarios que se encuentran inscritos en este mismo régimen de tributación simplificada.

Para las actividades de pesca en pequeña y mediana escala indicadas en los incisos t) y u) del artículo 1 de este Reglamento, que las compras anuales de combustible no excedan el equivalente a ocho salarios base; entendiéndose por compras, en el caso de la actividad de pesca en pequeña escala, las efectuadas por concepto de combustibles, específicamente gasolina; para la actividad de pesca en mediana escala, las efectuadas por concepto de combustibles, específicamente diésel.

Para el transporte terrestre remunerado de personas mediante la modalidad de taxi, establecido en el inciso v) del artículo 1 de este Reglamento, la cantidad de vehículos dedicados a la actividad no supere una unidad.

b) El número de personas necesarias para llevar a cabo sus operaciones no debe exceder de seis, independientemente del tipo de relación contractual o de parentesco que exista entre éstas y el obligado tributario, medie o no retribución al respecto. Dentro del límite indicado no se contará la participación del contribuyente si es persona física; en el caso de personas jurídicas, únicamente un representante legal de la sociedad no será tomado en cuenta.

No obstante, las microempresas definidas por la Ley 8262 de 2 de mayo de 2002 denominada Ley de Fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas, y su reglamento, que se encuentran registradas

y en condición activa ante el registro del Sistema de Información Empresarial Costarricense (SIEC) del Ministerio de Economía, Industria y Comercio o en el Ministerio de Agricultura y Ganadería en el Registro Pympa (Pequeño y mediano agricultor agropecuario) o en cualquiera de sus dependencias, y que estén inscritas en cualquiera de las actividades permitidas en el Régimen de Tributación Simplificada, deben observar que el límite de empleados no sea superior a cinco, por así disponerlo el artículo primero de la Ley N° 10512 del 4 de setiembre de 2024 denominada Incentivos para la formalización y el desarrollo de las MIPYMES en Costa Rica.

(...)

Artículo 4.- Del cálculo de los impuestos. Para el cálculo del impuesto al valor agregado y del impuesto sobre la renta, debe considerarse lo siguiente:

a) **Vendedores de bienes no transformados por el obligado tributario.** Los obligados tributarios dedicados a la actividad indicada en el inciso a) del artículo 1 de este reglamento, inscritos en el régimen, calcularán los montos a pagar por concepto de impuesto sobre la renta e impuesto sobre el valor agregado correspondiente a cada trimestre, multiplicando el factor que a tal efecto se indica en el presente decreto, por la sumatoria de la totalidad de compras del trimestre, sujetas o no al impuesto sobre el valor agregado e incluyendo el importe de este tributo, clasificando sus compras de acuerdo con la tarifa del impuesto que hayan soportado, sea la tarifa general del 13% o las tarifas reducidas del 2% y del 1% y aplicarán a dichas compras los factores que se indican más adelante.

b) **Prestadores de servicios.** Los obligados tributarios dedicados a las actividades indicadas en los incisos b), c), q), r) y s) del artículo 1 de este reglamento, inscritos en el régimen, calcularán los montos a pagar por concepto de impuesto sobre la renta e impuesto sobre el valor agregado correspondiente a cada trimestre, multiplicando el factor que a tal efecto se indica en el presente decreto, por la sumatoria de la totalidad de compras del trimestre, sujetas o no al impuesto sobre el valor agregado e incluyendo el importe de este tributo, más lo pagado durante el trimestre por servicios personales, servicios profesionales y por salarios, contratados para realizar su actividad económica.

c) **Productores y fabricantes.** Los obligados tributarios dedicados a las actividades indicadas en los incisos d) al p) del artículo 1 de este reglamento, inscritos en el régimen, calcularán los montos a pagar

por concepto de impuesto sobre la renta e impuesto sobre el valor agregado correspondiente a cada trimestre, multiplicando el factor que a tal efecto se indica en el presente decreto, por la sumatoria de la totalidad de compras del trimestre, sujetas o no al impuesto sobre el valor agregado e incluyendo el importe de este tributo, más lo pagado durante el trimestre por servicios personales, servicios profesionales y por salarios, contratados para realizar su actividad económica y otros servicios y productos que forman parte de la estructura de costos y gastos de producción del bien transformado objeto de comercio, tales como electricidad, teléfono, agua, alquileres, y otros servicios similares. En el caso de los obligados tributarios inscritos en la actividad denominada pequeños productores agrícolas que vendan sus productos exclusivamente al consumidor final por medio de las ferias del agricultor establecida en el inciso f) del artículo 1 de este reglamento, deberán determinar la proporción que se vincula con la producción de productos que forman parte de la canasta básica y que por ende están sujetos a la tarifa reducida del 1%, y la proporción que corresponde a la producción de productos sujetos a la tarifa general del 13%, aplicando en cada caso el factor que corresponda.

d) **Pesca artesanal.** Los obligados tributarios inscritos en las actividades denominadas pesca artesanal en pequeña escala y pesca artesanal en mediana escala establecidas en los incisos t) y u) del artículo 1 de este reglamento, calcularán el impuesto sobre la renta y el impuesto al valor agregado aplicando el factor que a tal efecto se indica más adelante al total de compras de combustible realizadas en el trimestre.

e) **Transporte terrestre mediante la modalidad taxi.** Los obligados tributarios dedicados a la actividad establecida en el inciso v) del artículo 1 de este reglamento, referida al transporte terrestre remunerado de personas mediante la modalidad de taxi e inscritos en el régimen, calcularán el impuesto sobre la renta aplicando el factor que a tal efecto se indica más adelante al total de kilómetros recorridos en el trimestre.

Artículo 7.- Liberación de la obligación de emitir comprobantes autorizados por las ventas y sus excepciones. Para efectos fiscales, los obligados tributarios inscritos en el régimen no estarán obligados a emitir comprobantes autorizados por las ventas que realicen; sin menoscabo del deber de emitirlos y entregarlos cuando sean solicitados por sus clientes de conformidad con lo establecido en el inciso ñ) del artículo 34 de la Ley N° 7472 del 20 de diciembre de 1994, Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor y del deber que le asiste a las microempresas definidas por la Ley

8262, Ley de Fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas y su reglamento, que se encuentren registradas y en condición activa ante el registro del Sistema de Información Empresarial Costarricense (SIEC) del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, que se encuentren debidamente inscritas en este régimen por cumplir los requisitos para estar en él, de emitirlos y entregarlos a sus clientes en toda venta de bienes o prestación de servicios que realicen por así disponerlo el artículo 40 de la Ley 6826, Ley del Impuesto al Valor Agregado. En caso de no emitirse o no entregarse los comprobantes autorizados en los escenarios señalados, se aplicarán las sanciones establecidas en los artículos 85 y 86 de la Ley 4755, Código de Normas y Procedimientos Tributarios, según corresponda.

El contribuyente de este régimen podrá optar, de manera voluntaria y exclusiva, por la emisión de comprobantes electrónicos, utilizando para ello la figura de emisor receptor no confirmante conforme a lo establecido en los artículos 2 inciso 10) y 4 inciso 2) subinciso f), del Reglamento de comprobantes electrónicos para efectos tributarios, Decreto N° 44739-H, publicado en el diario oficial La Gaceta N° 210 de 8 de noviembre de 2024. De no ser así, y con el fin de que el obligado tributario del régimen general pueda respaldar la factura de compra, deberá emitir un comprobante preimpreso que deberá contener:

- a) Indicación de que el documento es una factura,
- b) Fecha y lugar de expedición,
- c) Descripción de los bienes, servicios o ambos,
- d) Lugar de cumplimiento o ejercicio de la transacción,
- e) Nombre y número de identificación de quien lo expide.
- f) Nombre y número de identificación del comprador.
- g) Cuenta de correo electrónico del emisor, en el caso de que el contribuyente requiera que el emisor receptor electrónico le envíe la respectiva factura de compra.

Además de los requisitos indicados anteriormente, los contribuyentes inscritos en este régimen especial deberán suministrar a sus clientes sujetos al régimen general del impuesto al valor agregado, cualquier otro dato que este requiera para la emisión de la factura electrónica de compra.

Las compras que se realicen a obligados tributarios inscritos en el régimen de tributación simplificada no generan derecho a crédito en el impuesto sobre el valor agregado al adquirente y serán deducibles,

como gasto, del impuesto sobre la renta en tanto cumplan los requisitos formales y materiales que establece la Ley del Impuesto Sobre la Renta y su reglamento.

Artículo 8.- Inscripción y traslado de régimen. Del formulario. La inscripción en el régimen de tributación simplificada y los traslados de régimen, serán realizados por el interesado en el formulario autorizado por la administración tributaria.

Traslado voluntario de simplificado a general. El traslado voluntario de régimen, de simplificado a general, deberá realizarse en el formulario autorizado sin necesidad de pronunciamiento expreso de la administración tributaria, pero surtirá efecto a partir del primero de enero del año siguiente, fecha en que inicia el nuevo período fiscal en régimen general.

Traslado obligatorio. El traslado del obligado tributario al régimen general será obligatorio cuando deje de cumplirse alguno de los requisitos para formar parte del régimen de tributación simplificada, ya sea porque variaron los elementos tomados en cuenta al momento de inscribirse o por haberse inscrito sin cumplir los requisitos legales. Este traslado deberá hacerlo el sujeto pasivo mediante la presentación del formulario autorizado por la administración tributaria una vez que dejaron de cumplirse los requisitos para permanecer en el régimen de tributación simplificada y surtirá efectos a partir de su presentación.

Traslado de oficio. Procede cuando la Administración Tributaria determine que el obligado tributario dejó de cumplir alguno de los requisitos para formar parte del régimen de tributación simplificada, ya sea porque variaron los elementos tomados en cuenta al momento de inscribirse o por haberse inscrito sin cumplir los requisitos legales. Este traslado lo hará la Administración Tributaria mediante comunicación al obligado tributario del formulario autorizado y surtirá efectos a partir de su notificación.

Presentación de declaraciones de autoliquidación de impuestos y su pago. En caso de los traslados indicados, el obligado tributario debe cumplir con las obligaciones tributarias inherentes al régimen de tributación simplificada acaecidas al momento de trasladarse.

Plazo para optar nuevamente para pertenecer al Régimen de Tributación Simplificada cuando se ha realizado un traslado. Los obligados tributarios que, voluntariamente, obligatoriamente o de oficio, se hubiesen trasladado del régimen de tributación simplificada al general, podrán optar por volver al

simplificado a partir del primero de enero del año siguiente a aquel en que se dio el traslado. Si una vez trasladado de oficio el obligado tributario se traslada por su voluntad nuevamente al régimen de tributación simplificada en el transcurso del mismo año, la Administración Tributaria desconocerá dicho traslado y aplicará el tratamiento tributario que corresponde al régimen general.

Artículo 13.-Registros contables y controles de compras. Para efectos de respaldo de los montos utilizados para el cálculo y la liquidación trimestral que el presente reglamento establece, los obligados tributarios deben llevar un control estricto de las compras que realicen para el desarrollo de sus actividades lucrativas. Dicho control lo deberán llevar en un libro de registro físico o digital y acompañado de los respectivos comprobantes.

Los obligados tributarios deben conservar por cinco años los comprobantes de respaldo utilizados para el cálculo del impuesto al valor agregado y el impuesto sobre la renta, para eventuales intervenciones de control de la Dirección General de Tributación.

Artículo 14.- Créditos Fiscales. En general, los contribuyentes inscritos en el Régimen de Tributación Simplificada no podrán deducir los créditos fiscales que la ley concede a los contribuyentes inscritos en el régimen general del impuesto sobre el valor agregado, dada la naturaleza de este régimen especial. Tampoco procede la deducción de los créditos familiares previstos por la Ley del Impuesto sobre la Renta en el caso de los contribuyentes que sean personas físicas.

Cuando exista traslado voluntario al régimen general, el obligado tributario tendrá derecho a aplicarse como crédito fiscal, para efectos del impuesto al valor agregado, el impuesto pagado por las mercancías que se tengan en inventario e igual regla aplica para el traslado obligatorio que ocurre cuando el obligado tributario se traslada al régimen general por haber dejado de cumplir con los requisitos para mantenerse en el régimen simplificado.

Cuando exista traslado de oficio al régimen general, el obligado tributario no tendrá derecho a aplicarse créditos fiscales, para efectos del impuesto al valor agregado, el impuesto pagado por las mercancías que se tengan en inventario.

Artículo 2.- Vigencia. Este decreto rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los once días del mes de agosto de dos mil veinticinco.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Hacienda, Rudolf Lücke Bolaños.—
(D45209 - IN202501000600).

DOCUMENTOS VARIOS

HACIENDA

DIRECCIÓN DE CONTRATACIÓN PÚBLICA

AVISO

La Dirección de Contratación Pública del Ministerio de Hacienda, con fundamento en los artículos 22 bis y 128 inciso e) y en el Transitorio I de la Ley N° 10654, comunica a las instituciones y público en general el **“Listado oficial de Tecnologías y Metodologías para licitaciones mayores en materia de obra pública”**, aprobado por la Autoridad de Contratación Pública, a través del acuerdo N° 002, tomado en la sesión ordinaria N° 09-2025, y comunicado mediante MH-ACP-ACDO-0041-2025.—Dirección de Contratación Pública.—Yesenia Ledezma Rodríguez, Directora.—1 vez.—(IN202501001004).

TRIBUNAL SUPREMO DE ELECCIONES

RESOLUCIONES

N.º 6026-E6-SE-2025.-TRIBUNAL SUPREMO DE ELECCIONES, SECCIÓN ESPECIALIZADA. San José, a las nueve horas con treinta minutos del dieciocho de septiembre de dos mil veinticinco.

Denuncia por beligerancia política formulada por la señora Keylin Fabiana Sandí Zumbado, directora del Liceo Ricardo Fernández Guardia, contra el señor Wilber Antonio Gómez Campos, entonces integrante de la Junta Administrativa de esa institución.

RESULTANDO

1.- Por escrito entregado en la Dirección General del Registro Civil a las 12:50 horas del 8 de junio de 2021 y, trasladado a la Secretaría del Despacho a las 13:30 horas de ese día, la señora Keylin Fabiana Sandí Zumbado, directora del Liceo Ricardo Fernández Guardia, denunció al señor Wilber Antonio Gómez Campos, entonces integrante de la Junta Administrativa de esa institución, por presuntamente incurrir en conductas que, a su juicio, configuran beligerancia política (folios 1 a 8).

2.- Este Colegiado, en auto de las 10:30 horas del 16 de junio de 2021, ordenó a la Inspección Electoral que procediera a realizar la investigación preliminar correspondiente (folio 9).

3.- En oficio n.º IE-844-2022 del 11 de agosto de 2022, recibido en la Secretaría General de este Tribunal a las 12 horas del 12 de esos mismos mes y año, la Inspección Electoral trasladó el informe de la investigación preliminar realizada, en el que se recomendó iniciar el procedimiento administrativo ordinario contra el señor Gómez Campos (folios 62 a 67).

4.- Por oficio n.º PEP-OFI-1534-2022 del 7 de julio de 2022, recibido ese día a las 12:01 horas en la Secretaría del Despacho, la Procuraduría de la Ética Pública dispuso trasladar una denuncia recibida contra el señor Gómez Campos a esta Autoridad Electoral (folios 68 a 103).

5.- Esta Sección Especializada, por resolución de las 10:20 horas del 27 de julio de 2022, previno a la Procuraduría de la Ética Pública para que cumpliera con los requisitos de admisibilidad dispuestos en el artículo 267 del Código Electoral (folio 104).

6.- En oficio n.º PEP-OFI-1708-2022 del 28 de julio de 2022, recibido en el Despacho a las 16:13 horas de ese día, esa oficina de la Procuraduría General de la República dio respuesta a la prevención requerida (folios 107 a 116).

7.- Por auto de las 11:05 horas del 19 de agosto de 2022, este Colegiado acumuló la denuncia mencionada a estas diligencias, al existir identidad en el sujeto, objeto y causa de ambas gestiones (folio 117).

8.- Esta Sección Especializada, en auto de las 11:50 horas del 19 de agosto de 2022, dispuso la apertura del procedimiento ordinario por presunta beligerancia política contra el señor Wilber Antonio Gómez Campos (folio 120).

9.- El Órgano Instructor procedió, en resolución de las 10:10 horas del 11 de octubre de 2022, a efectuar el correspondiente traslado de cargos al señor Gómez Campos (folios 140 a 145).

10.- En oficio n.º IE-162-2023 del 1.º de marzo de 2023, recibido en la Secretaría General a las 13:31 horas de ese día, la Inspección Electoral remitió el informe final

del procedimiento administrativo ordinario, en el que recomendó aplicar el régimen sancionatorio correspondiente al investigado (folios 148 a 154).

11.- Por auto de las 14:30 horas del 15 de marzo de 2023, el Magistrado Instructor otorgó audiencia al investigado para que, de conformidad con el artículo 8 del Reglamento de la Sección Especializada del Tribunal Supremo de Elecciones que tramita y resuelve en primera instancia asuntos contencioso-electorales de carácter sancionatorio (en adelante, “Reglamento” o “Reglamento de la Sección Especializada”), manifestase lo que estimara pertinente en relación con el informe final del órgano inspector (folio 155).

12.- Que, por escrito recibido en la Secretaría General del Despacho a las 9:20 horas del 12 de abril de 2023, el señor Gómez Campos atendió la audiencia mencionada en el acápite anterior (folios 159 y 160).

13.- En auto de las 13:30 horas del 27 de abril de 2023, esta Sección Especializada suspendió, de acuerdo con los artículos 81 y 82 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, el trámite de esas diligencias en virtud de que, por resolución de las 12:27 horas del 11 de septiembre de 2019, la Sala Constitucional dio curso a la acción de inconstitucionalidad interpuesta en contra de los artículos 1, 10, 11, 14 y conexos del Reglamento de la Sección Especializada, que se tramitó en esa sede bajo el expediente n.º 19-012605-0007-CO (folio 161).

14.- Este Colegiado dictó, en resolución de las 13:43 horas del 13 de mayo de 2025, el levantamiento de la suspensión decretada, en virtud de que la Sala Constitucional, por resolución n.º 2023-015522 de las 9:20 horas del 28 de junio de

2023, declaró sin lugar la acción de constitucionalidad mencionada y que, además, ese Órgano Constitucional, por resolución n.º 2024-023861 de las 13:22 horas del 21 de agosto de 2024, también declaró sin lugar otra acción de inconstitucionalidad que se tramitó en esa sede, bajo expediente n.º 23-015760-0007-CO (folio 168).

15.- Mediante auto de las 14:16 horas del 13 de mayo de 2025, la Magistrada Instructora solicitó a la Subárea de Servicios al Trabajador de la Caja Costarricense del Seguro Social que certificara si el denunciado se encuentra registrado como trabajador del Sector Público y, en caso afirmativo, solicitó informar el órgano o institución específica en que labora (folio 173).

16.- El señor Hernán Andrés Gutiérrez Vega, jefe de la citada dependencia, en oficio n.º ARCA-SST-1309-2025 del 20 de mayo de 2025, entregado en la Secretaría del Despacho a las 11:01 horas de ese día, manifestó que el señor Gómez Campos no se encuentra cotizando para patrono alguno, ni cuenta con otro tipo de aseguramiento con la Seguridad Social (folio 180 y 181).

17.- En resolución de las 14:25 horas del 7 de julio de 2025, la Magistrada Instructora otorgó audiencia a la señora Sandí Zumbado y al señor Gómez Campos para que se refiriesen a la información suministrada por la Caja Costarricense del Seguro Social (folio 182).

18.- Una vez transcurrido el plazo dispuesto en la resolución mencionada anteriormente, únicamente, la denunciante atendió la audiencia conferida (folios 183 a 188).

19.- Que para el período comprendido entre el 3 de junio de 2025 y el 2 de diciembre de este año, la Sección Especializada está conformada por el magistrado Luis Diego Brenes Villalobos, quien preside, así como por las magistradas Mary Anne Mannix Arnold y Wendy de los Ángeles González Araya (ver Acuerdo tomado en el Artículo 9.º de la Sesión Ordinaria n.º 42-2025 del 27 de mayo de 2025 del Pleno y el sorteo n.º 38 de las 09:48 horas del 28 de mayo de 2025 de la Secretaría General del Despacho).

20.- En el procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

Redacta la Magistrada **Mannix Arnold**; y,

CONSIDERANDO

I.- Cuestiones previas. Antes de conocer el asunto por el fondo, este Colegiado estima conveniente aclarar las imposibilidades de derecho que ocurrieron para emitir el acto final de este expediente, y, además, pronunciarse respecto de la denuncia presentada por la Procuraduría de la Ética Pública.

I.1- Sobre la imposibilidad de dictar la resolución final de las presentes diligencias. Dado que la Sala Constitucional dio curso a dos acciones de inconstitucionalidad contra el Reglamento de la Sección Especializada, el dictado de la resolución final en los expedientes turnados a esta Autoridad Electoral estuvo suspendido en dos ocasiones: de setiembre de 2019 a junio de 2023 y de julio de 2023 a agosto de 2024, esto en aplicación de lo dispuesto en los artículos 81 y 82 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional. Por esto, durante los períodos citados se presentó

una imposibilidad de derecho para dictar la resolución que pusiera fin a las presentes diligencias tramitadas por la Sección Especializada.

Ese estado procesal se mantuvo hasta que esa Sala, por resoluciones n.º 2023-015522 de las 09:20 horas del 28 de junio de 2023 y n.º 2024-023861 de las 13:22 horas del 21 de agosto de 2024, declaró sin lugar los procedimientos incoados en dicha sede contra la mencionada norma, al encontrarla conforme al Derecho de la Constitución.

En este expediente, la Sección suspendió su conocimiento en resolución de las 13:30 horas del 27 de abril de 2023 (folio 161), a partir de los elementos de derecho expuestos. Dicha suspensión se levantó luego de dictarse las mencionadas resoluciones de la Sala Constitucional, por auto de las 13:43 horas del 13 de mayo de 2025 (folio 168).

I.2.- Sobre el archivo de la denuncia de la Procuraduría de la Ética Pública.

Junto a la denuncia de la señora Keylin Fabiana Sandí Zumbado, que inició las presentes diligencias, la Procuraduría de la Ética Pública presentó a esta Autoridad Electoral, en oficios n.º PEP-OFI-1534-2022 del 7 de julio de 2022 (folios 68 y 69) y PEP-OFI-1780-2022 del 28 de julio de 2022 (folios 107 y 108), el expediente interno y la fotocopia de un escrito de denuncia firmado a mano por parte de varias personas que, por existir identidad en el sujeto, procedimiento y causa se acumuló a este expediente, mediante auto de las 11:05 horas del 19 de agosto de 2022 (folio 117).

Con esas piezas que constan en el expediente, esta Magistratura Electoral determina que la gestión presentada por la Procuraduría de la Ética Pública no cumple

con el requisito de admisibilidad establecido en el inciso a) del artículo 267 del Código Electoral, ya que no consta una persona denunciante, junto a sus calidades, que hubiese atendido a los requisitos formales que dicta el numeral 113 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Elecciones y del Registro Civil, norma que establece que todo escrito remitido a estos organismos electorales deberá ser presentado personalmente por quien gestiona, o por medio de una tercera persona, en cuyo caso la firma deberá ser autenticada por una persona abogada. Tampoco se extrae que la remisión en formato digital del documento cuente con una firma digital válida, de conformidad con lo establecido en la Ley de Certificados, Firmas Digitales y Documentos Electrónicos. Aunado a esto, de los autos que constan en el expediente no se desprende que, en la remisión hecha por la Procuraduría General de la República, esta se constituyera en denunciante.

Cabe resaltar, respecto a la revisión de las formalidades en este tipo de denuncias, lo resuelto por esta Sección Especializada en resolución n.º 5300-E6-SE-2025 de las 14:45 horas del 6 de agosto de 2025, que determinó:

“...la jurisprudencia del Pleno y de esta Sección Especializada han expuesto que el diseño normativo de la beligerancia política, establecido en el inciso 5) del artículo 102 de la Constitución Política y desarrollado en los artículos 146 y del 265 al 269 del Código Electoral, exige que se satisfagan un catálogo riguroso de requisitos de admisibilidad.

Lo anterior, obedece al carácter de orden público del instituto de la beligerancia política y a la gravedad de las sanciones previstas en el ordenamiento jurídico en caso de acreditarse una actuación

constituyente de esa figura, sean: la destitución de la persona funcionaria y su inhabilitación para desempeñar cargos públicos por un período de dos a cuatro años (resoluciones n.º 4883-E6-2009 de las 14:45 horas del 4 de noviembre de 2009, n.º 3784-M-SE-2019 de las 10:35 horas del 10 de junio de 2019 y n.º 1260-E6-SE-2025 de las 14:55 horas del 4 de marzo de 2025).

Así, la sola presentación de un escrito que describa diversas situaciones que, presuntamente, presenten condiciones susceptibles de ser irregulares no conduce, necesariamente, a su admisibilidad...”

En correspondencia con lo anterior, se ordena el archivo de las diligencias en relación con lo presentado por la Procuraduría de la Ética Pública y, se procede a conocer por el fondo la denuncia presentada por la señora Sandí Zumbado.

II.- Sobre la competencia de la Sección Especializada del Tribunal Supremo de Elecciones para resolver el presente asunto. Por acuerdo adoptado en sesión n.º 48-2016 del 31 de mayo de 2016, el Pleno propietario de este Órgano Electoral aprobó el Reglamento de la Sección Especializada (Decreto n.º 5-2016 del 2 de junio de 2016, publicado en el Alcance n.º 91 a La Gaceta n.º 107 del 3 de junio de 2016). Según lo prevé el referido Reglamento, la principal atribución de la Sección Especializada de esta Autoridad Electoral es conocer, en primera instancia, los conflictos de carácter contencioso-electoral cuya resolución pueda conllevar el ejercicio de la potestad sancionatoria reconocida a la Sede Electoral.

En ese sentido y, dado que, la presente gestión se enmarca en el supuesto previsto en el inciso a) del artículo 7 del Reglamento que dispone: “La Sección Especializada conocerá los siguientes asuntos: a) Denuncias por parcialidad o beligerancia política (...)”, su estudio y decisión corresponde, en primera instancia, a esta Autoridad Electoral.

III.- Sobre el marco jurídico aplicable. Antes de estudiar los hechos incoados contra el señor Gómez Campos, cabe realizar un análisis normativo y jurisprudencial sobre el instituto de la beligerancia política. Primero se abordarán las generalidades de este proceso de la justicia electoral y, posteriormente, debido a que el denunciado ostentó un cargo en la junta administrativa de un centro educativo, se estudiará el régimen particular de beligerancia política para esos casos.

III.1.- Sobre el instituto de la beligerancia política. La Constitución Política en el artículo 102.5 establece, como función de estos Organismos Electorales: “Investigar por sí o por medio de delegados, y pronunciarse con respecto a toda denuncia formulada por los partidos sobre parcialidad política de los servidores del Estado en el ejercicio de sus cargos, o sobre actividades políticas de funcionarios a quienes les esté prohibido ejercerlas”.

Las “actividades políticas” prohibidas que dispone la Constitución, se desarrollaron en el artículo 146 del Código Electoral, que establece dos grados de prohibición: relativa (párrafo primero) y absoluta (párrafo segundo). La relativa, atinente a todas las personas funcionarias públicas, les prohíbe dedicarse a trabajos o discusiones de carácter político-electoral en horas laborales, o el utilizar su cargo para beneficiar a un partido político. Mientras que, la absoluta, se verifica tanto para la lista

de personas funcionarias ahí indicadas, como para quienes tengan prohibición expresa en virtud de otras leyes especiales. Conforme al párrafo tercero de ese artículo, quienes estén cubiertos por la prohibición absoluta: "...únicamente podrán ejercer el derecho a emitir su voto el día de las elecciones en la forma y las condiciones establecidas en este Código".

En abundante jurisprudencia, el Pleno propietario del Tribunal ha señalado que la beligerancia política tiene asidero constitucional en principios rectores para el ejercicio del sufragio, encontrándose destinado a proteger la imparcialidad y la neutralidad de las personas funcionarias públicas (artículo 95.3 de la Constitución Política), así como la labor de la institución para la cual ellas se desempeñan. Al respecto, la judicatura electoral establece que:

"(...) esta Magistratura ha acentuado la tesis de que los partidos deben contar con estructuras democratizadoras que garanticen, ampliamente, el derecho de sus miembros a intervenir en aquella, a efectos de dar cumplimiento a la participación política. Y, pese a que la jurisprudencia electoral, reiteradamente, ha destacado su relevancia en el marco del Estado Social y Democrático de Derecho, no es posible que funcionarios que deben observar estrictamente el principio de neutralidad o imparcialidad política tomen parte de la dinámica propia de los partidos dada su condición de servidores públicos.

Si bien las restricciones a las que se ha hecho referencia constituyen una limitación al derecho de participación política, son razonables en

virtud del bien jurídico tutelado, con lo cual no se vacía de contenido el núcleo esencial de ese derecho político fundamental”. (Ver resolución n.º 5410-E8-2014 del 22 de diciembre de 2014, el destacado se suple).

En concordancia con esa línea jurisprudencial, el Tribunal también ha señalado que:

“(…) Sobre la regulación de la beligerancia política y la jurisprudencia electoral: Conforme lo ha indicado este Tribunal en otras oportunidades, el artículo 95 inciso 3) de la Constitución Política establece el principio de imparcialidad en la función pública como una de las garantías del sufragio al disponer que la ley “regulará el ejercicio del sufragio de acuerdo con los siguientes principios: ... 3) Garantías efectivas de libertad, orden, pureza e imparcialidad por parte de las autoridades gubernativas”. Dicha norma pretende que las autoridades públicas no empleen los mecanismos de poder que acompañan el ejercicio de la función pública en beneficio de uno o varios de los partidos políticos en contienda electoral. Asimismo, por disposición de la Constitución Política, inciso 5) del artículo 102, le corresponde al Tribunal Supremo de Elecciones sancionar su trasgresión.” (resolución n.º 4886-E6-2009 del 4 de noviembre del 2009).

Este criterio ha sido sostenido de forma consistente por el TSE. Así, al menos desde el año 2002 y hasta la fecha, el Pleno de este TSE no ha variado en esa línea

jurisprudencial (véanse, entre otras, las resoluciones n.º 23-E-2002 del 14 de enero de 2002, 1972-E-2004 del 4 de agosto de 2004, 1592-E-2006 del 17 de mayo de 2006, 3665-E8-2008 del 16 de octubre de 2008, 7868-E8-2011 del 30 de noviembre de 2011 y 4869-E8-2017 del 10 de agosto de 2017).

III.2.- Sobre la prohibición de carácter político-electoral de quienes son integrantes de juntas educativas y administrativas de centros de educación pública. Para conocer el régimen de prohibición político-electoral de quienes integran las juntas de educación y las juntas administrativas, es necesario conocer la naturaleza jurídica de esas instituciones. Esto, para determinar si, de acuerdo con la configuración del artículo 146 del Código Electoral, antes estudiado, se encuentran cubiertos por la prohibición relativa o la absoluta.

La base normativa que define su naturaleza jurídica viene dada de la interpretación conjunta de los artículos 9 y 36 del Código de Educación, ley n.º 181 del 18 de agosto de 1944. Así, el numeral 9 de esa norma establece que en cada distrito escolar existirán juntas de educación y juntas administrativas que ejercen funciones inspectoras sobre las escuelas y colegios oficiales, respectivamente. Por su parte, el artículo 36 de esa norma les confirió "...plena personalidad jurídica para contratar y para comparecer ante los Tribunales de Justicia...".

Si bien, el último numeral fue derogado por la Ley de Juntas de Educación, ley n.º 10631 del 28 de enero de 2025, la condición de plena personalidad jurídica de las juntas se mantiene, así como su condición de ente público y la vigencia de los pronunciamientos de este Tribunal y la Procuraduría General de la República sobre el particular.

Continuando con el análisis normativo, a partir de la mencionada interpretación conjunta de los artículos 9 y 36 del Código de Educación, la Procuraduría General de la República, desde la opinión jurídica n.º OJ-035-97 del 5 de agosto de 1997, entiende que:

“...el Código de Educación (Ley No.181 del 18 de agosto de 1944) creó legalmente a las Juntas de Educación con personalidad jurídica (artículo 36, véase en el mismo sentido dictámenes de esta Procuraduría en los cuales se dijo que por tener personalidad jurídica las Juntas tienen capacidad para interponer acciones judiciales por sí mismas, a saber: 3-42-73, C-246-80, C-058-91, C-171-91 y C-088-94). Lo anterior, se traduce en independencia para ejercer sus funciones e imposibilidad de principio para que las Juntas puedan ser objeto de las potestades propias de una relación jerárquica de parte de Órgano o Persona Pública alguna de la Administración Pública, con las excepciones que la misma ley establezca. (Artículo 102 y 105 de la Ley General de la Administración Pública, en adelante LGAP).” (El subrayado es propio. Ver, en igual sentido, las opiniones jurídicas n.º OJ-145-2004 de 5 de noviembre de 2004 y OJ-038-2008 del 25 de junio del 2008)

El órgano procurador, a partir de esta personalidad jurídica otorgada vía ley a las juntas bajo estudio determinó, en el dictamen C-386-2003 del 9 de diciembre del 2003, que:

“...en razón de habérseles conferido expresamente, por vía legal, personalidad jurídica plena y patrimonio propios, indiscutiblemente son "entes públicos menores" distintos del Estado, que conforman la Administración Pública descentralizada.” (ver, en igual sentido, dictámenes n.º C-048-2013 de 26 de marzo de 2013 y n.º C-167-2017 del 17 de julio de 2017).

Así, al tenerse en consideración el carácter de persona jurídica perteneciente a la administración descentralizada del Estado es que, en resolución n.º 4792-E8-2016 de las 12:10 horas del 19 de julio de 2016, el Pleno de este Tribunal Supremo de Elecciones dispuso que:

“Por su parte, el citado artículo 146, párrafo segundo del Código Electoral, establece:

“ARTÍCULO 146.- Prohibición para empleados y funcionarios públicos. [...]. // Quienes ejerzan la Presidencia o las Vicepresidencias de la República, los ministros(as) y viceministros(as), y los miembros activos o las miembros activas del servicio exterior, el contralor o la contralora y subcontralor o subcontralora generales de la República, el (la) defensor(a) y el (la) defensor(a) adjunto(a) de los habitantes, el (la) procurador(a) general y el (la) procurador(a) general adjunto(a), quienes ejerzan la presidencia ejecutiva, o sean miembros(as) de las juntas directivas, directores ejecutivos, gerentes y subgerentes de las instituciones autónomas y todo ente público estatal, los(as) oficiales mayores de

los ministerios, los(as) miembros (as) de la autoridad de policía, los(as) agentes del Organismo de Investigación Judicial (OIJ), los magistrados(as) y toda persona empleada del TSE, los magistrados y funcionarios(as) del Poder Judicial que administren justicia, y quienes tengan prohibición en virtud de otras leyes, no podrán participar en las actividades de los partidos políticos, asistir a clubes ni reuniones de carácter político, utilizar la autoridad o influencia de sus cargos en beneficio de los partidos políticos, colocar divisas en sus viviendas o vehículos, ni hacer ostentación partidista de cualquier otro género.” (el subrayado no es del original).

En relación con la citada prohibición, el Tribunal interpretó que, al establecerse la prohibición absoluta de participación político-electoral para los integrantes de las juntas directivas, gerentes y subgerentes de las instituciones autónomas y todo ente público estatal, el legislador consideró el modelo de organización previsto para las instituciones o empresas que conforman la Administración Descentralizada (instituciones autónomas, semiautónomas o empresas del Estado, entre otras).

En ese sentido precisó que, los puestos que anteceden a la frase “todo ente público estatal”, que inician con “la presidencia ejecutiva”, refieren a instituciones y empresas de la Administración Descentralizada. Es decir, la referencia “todo ente público estatal” no alcanza a órganos sin personalidad jurídica ni patrimonio propios sino

a instituciones autónomas, semiautónomas y empresas de la Administración Descentralizada (resolución del TSE n° 4648-E8-2010 de las 8:15 horas del 30 de junio de 2010).

Así, considerando que las Juntas de Educación y Juntas Administrativas, según se analizó en el acápite II, son entes públicos descentralizados, que gozan de plena personalidad jurídica y patrimonios propios para adquirir derechos y contraer obligaciones, debe entenderse que, a los miembros de sus juntas directivas, les alcanza la proscripción absoluta de participar en actividades político electorales de los partidos políticos, según lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 146 del Código Electoral y lo interpretado por este Tribunal.” (Ver, en igual sentido, resoluciones n.° 082-E8-2017 de las 11:45 horas del 3 de enero de 2017, n.° 6985-E8-2017 de las 15:40 horas del 9 de octubre de 2017, n.° 5059-E8-2020 de las 9 horas del 4 de septiembre de 2020 y n.° 9535-E8-2023 de las 14:45 horas del 21 de noviembre de 2023).

A partir de la jurisprudencia administrativa y de esta Magistratura Electoral, que esta Sección Especializada prohija, se entiende que, quienes integren las juntas de educación y las juntas administrativas les es aplicable el régimen absoluto de prohibición político-electoral. En consecuencia, según el párrafo tercero del estudiado numeral 146 del Código Electoral, estas personas tienen el derecho, únicamente, de ejercer el voto el día de las elecciones.

Cabe añadirse, con las advertencias realizadas anteriormente respecto a la aplicación de la Ley de Juntas de Educación promulgada en enero de 2025, que el legislador acogió el criterio jurisprudencial, al establecer en el artículo 7 que “Los miembros de las juntas no podrán: (...) Ser integrantes de la estructura de algún partido político.”.

IV.- Hechos probados. Como debidamente demostrados y de relevancia para la resolución del presente asunto se tienen los siguientes: **1)** Que en la Municipalidad de San José, a las 11:38 horas del 31 de mayo de 2021, se recibió la solicitud del señor Wilber Antonio Gómez Campos para pertenecer a la Junta Administrativa del Liceo Fernando Jiménez Guardia (folios 25 a 31); **2)** que en el Acuerdo n.º 13 del Artículo IV de la Sesión Ordinaria n.º 55 del Concejo Municipal del cantón de San José, celebrada el 1.º de junio de 2021, se nombró al señor Gómez Campos como integrante de la mencionada Junta (folios 22 a 24); **3)** que en el Acta de Juramentación n.º 81-2021 de la Presidencia del Concejo Municipal de San José de las 13 horas del 2 de junio de 2021, se juramentó al señor Gómez Campos en la citada Junta (folios 32 a 34); **4)** que el investigado se inscribió, a las 9:40 horas del 22 de marzo de 2021, como candidato para el puesto n.º 7 de la papeleta n.º 4 de la Asamblea del distrito de San Sebastián, cantón San José, del partido Liberación Nacional (en adelante, “PLN”) (folios 36, 37 y 48 a 50); **5)** que el 6 de junio de 2021, el PLN celebró sus elecciones internas de asambleas distritales y de Movimientos y Sectores (folios 45 y 50); **6)** que el señor Jiménez Guardia no resultó electo en ningún puesto interno de la estructura del PLN en esa convención interna (folio 37); **7)** que, para esas elecciones internas del PLN, el investigado se encontraba empadronado en la junta n.º 96 del centro educativo Escuela

Central de San Sebastián, correspondiente a ese distrito, cantón San José (folios 45 a 47); **8)** que en la parte superior del folio de firmas del padrón registro de esa agrupación política, se lee “con mi firma en este padron (sic) doy mi adhesión al partido Liberación Nacional, juro cumplir sus principios, respetar su marco jurídico y colaborar en su actividad política, asambleas distritales y de movimientos y sectores” (mayúscula suprimida del original) (folio 46); y, **9)** que el señor Wilber Antonio Gómez Campos votó en esas elecciones internas del PLN, en las que firmó el padrón registro de la mencionada junta en la página n.º 123 (folio 46 y 147).

V.- Hechos no probados. Ninguno de relevancia para el dictado de la presente resolución.

VI.- Sobre el informe rendido por la Inspección Electoral. En el informe del procedimiento ordinario, la Inspección Electoral concluye que existen suficientes elementos probatorios para suponer una violación al deber de neutralidad político-electoral del señor González Ledezma y, por ello, recomienda la aplicación del régimen sancionatorio correspondiente.

De manera concreta, el órgano instructor precisó:

“Realizado el análisis de las pruebas que constan en el expediente, este órgano director recomienda la aplicación del régimen sancionatorio correspondiente al señor Wilber Gómez Campos, dado que fue acreditada su participación en la convención interna celebrada por el PLN el seis de junio de dos mil veintiuno, mientras fungía como

integrante de la Junta administrativa del Liceo Ricardo Fernández Guardia” (folio 151 vuelto).

VII.- Sobre el caso concreto. Esta Autoridad Electoral tiene por demostrado, a partir de los autos que constan en el expediente y el informe final del Órgano Instructor, que el señor Gómez Campos contrarió el régimen de prohibición absoluta en materia político-electoral que, como integrante de la Junta Administradora del Liceo Ricardo Fernández Guardia, estaba llamado a observar. Esto, al constatarse que, mientras ocupaba ese puesto, participó en la convención interna para la elección de las Asamblea Distritales y de Movimientos y Sectores del PLN, celebrada el 6 de junio de 2021, en la junta n.º 96 de la Escuela Central de San Sebastián, en el distrito de ese nombre del cantón San José y que, con su participación y la emisión de su voto y correspondiente firma del padrón registro, dio la adhesión a la citada agrupación partidaria.

La naturaleza político-electoral que conlleva la participación en una convención interna de un partido político y, por ende, la prohibición a las personas funcionarias con prohibición absoluta de participar en estas, ha sido objeto de estudio de este Tribunal. Así, en el Inciso C) del Artículo 7.º de la Sesión Ordinaria n.º 53-2009 del 2 de junio de 2009 del Pleno, se acordó:

“...que la jurisprudencia de este Tribunal -vgr. resolución n.º 169 de las nueve horas del dos de febrero de mil novecientos noventa y seis, reiterada en resolución n.º 871-E-2004, de las quince horas con cuarenta y cinco minutos del trece de abril del dos mil cuatro- ha establecido, en relación con las "*actividades político-electorales*" prohibidas a

funcionarios como el señor Oreamuno que: "[...] *para tenerlas como tales, deben estar relacionadas directamente con el sufragio, es decir, con el proceso de escogencia de los funcionarios de elección popular, **incluida su selección como candidatos dentro del partido***[...]" (el destacado es suplido). Es decir, de acuerdo con la jurisprudencia electoral, votar en una convención de un partido constituye una forma de participar en actividades partidarias que, en general, les está vedado a ese tipo de servidores públicos.”.

Asunto que, posteriormente, fue tratado en la Justicia Electoral, al destacar en sentencia n.º 4110-E6-2014 de las 13:35 horas del 13 de octubre de 2014, que:

“...El ejercicio del derecho al sufragio activo en este marco, que deriva de la naturaleza básica de ciudadano costarricense, no es equiparable ni asimilable al voto que se efectúa dentro de los procesos internos partidarios; en este caso, se trata de una prerrogativa que descende de la condición de miembro de la respectiva agrupación política y la capacidad electiva en su seno está reservada, precisamente, al conjunto de esos miembros.” (ver, criterio reiterado, en la resolución n.º 3679-E8-2017 de las 10:30 horas del 14 de junio de 2017).

En consecuencia, la jurisprudencia de este Tribunal Supremo de Elecciones recoge que la conducta del señor Gómez Campos relativa a votar en la convención interna del PLN, constituye beligerancia política. Esto, tal como expuso la Inspección Electoral.

Para efectos probatorios resulta relevante señalar que en la audiencia oral y privada realizada dentro del procedimiento administrativo ordinario, el señor Gómez Campos, quien se hizo acompañar de asistencia letrada, así como en la audiencia conferida por este Colegiado respecto del informe final del órgano instructor, reconoció los hechos, pero también manifestó en varias ocasiones que no conocía las implicaciones legales que tal actuar tenía (folio 147 y 160).

En cuanto a este particular, esta Sección Especializada estima necesario hacer ver al señor Gómez Campos que el artículo 129 de la Constitución Política, formulado en resguardo de la seguridad jurídica, impide a cualquier persona alegar el desconocimiento del contenido de una disposición legal con el propósito de eximirse de su aplicación y cumplimiento, por lo que dicho descargo no es de recibo.

VIII.- De la sanción por imponer al señor Wilber Antonio Gómez Campos.

El párrafo final del numeral 146 del Código Electoral, que desarrolla lo dispuesto en el inciso 5) del artículo 102 de la Constitución Política, indica que: “El TSE podrá ordenar la destitución e imponer inhabilitación para ejercer cargos públicos por un período de dos a cuatro años, a los funcionarios citados, cuando sus actos contravengan las prohibiciones contempladas en este artículo”. Así, para el caso concreto, teniendo en consideración que este Colegiado ha acreditado la conducta de beligerancia política en la que incurrió el señor Wilber Antonio Gómez Campos, procede manifestarse sobre la sanción correspondiente.

Sobre la destitución indicada en la norma, se omite pronunciamiento ya que, según consta en el informe solicitado a la Caja Costarricense del Seguro Social, el

señor Gómez Campos "...no cotiza con patrono alguno y no cuenta con otro tipo de aseguramiento contributivo ante la CCSS" (folio 181).

Al valorar el período de inhabilitación que le corresponde al señor Gómez Valverde, es criterio de este Colegiado que se le debe imponer el plazo de dos años, sanción que guarda razonabilidad y proporcionalidad con ocasión de su conducta y la relación de ésta con el cargo que ocupaba al momento en que se dieron los hechos denunciados.

IX.- Sobre el recurso que cabe contra la presente resolución. De conformidad con lo establecido en el numeral 11 y siguientes del Reglamento de la Sección Especializada, que regula el régimen recursivo, contra esta resolución cabe interponer recurso de reconsideración dentro de los ocho días posteriores a su notificación.

POR TANTO

Se declara con lugar la denuncia por beligerancia política formulada por la señora Keylin Fabiana Sandí Zumbado, cédula de identidad n.º 1-1331-0765, contra el señor Wilber Antonio Gómez Campos, cédula de identidad n.º 1-0727-0529, y exintegrante de la Junta Administrativa del Liceo Ricardo Jiménez Guardia. En consecuencia, se le impone al señor Gómez Campos la inhabilitación absoluta para ejercer cargos públicos por un período de dos años. La sanción regirá a partir de la firmeza de la presente sentencia. Se ordena el archivo de la denuncia presentada por la Procuraduría de la Ética Pública. Notifíquese a la señora Sandí Zumbado y al señor Gómez Campos, así como a la Procuraduría General de la República. Una vez firme,

el fallo se publicará en el Diario Oficial y se comunicará a la Dirección General del Registro Civil para los efectos del inciso e) del artículo 73 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Elecciones, al Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) para los efectos del registro de personas inhabilitadas contenido en el artículo 12 de la Ley Marco de Empleo Público y a la Inspección Electoral.

Luis Diego Brenes Villalobos

Mary Anne Mannix Arnold

Wendy de los Ángeles González Araya

1 vez.—(IN202501000697).

INSITUACIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE ENERGÍA

RE-0049-IE-2025

SAN JOSÉ, A LAS 15:50 HORAS DEL 6 DE OCTUBRE DE 2025

ESTUDIO TARIFARIO DE OFICIO PARA EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTE AL MES DE SEPTIEMBRE DE 2025 QUE PRESTA LA REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A. (RECOPE) DE CONFORMIDAD CON LA METODOLOGÍA TARIFARIA RE-0024-JD-2022 Y SUS REFORMAS.

ET-069-2025

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 7 de setiembre del 2007, mediante la resolución RRG-7205-2007 publicada en La Gaceta 181 del 20 de setiembre de 2007, se dictó el *“Lineamiento respecto del procedimiento a seguir en fijaciones extraordinarias de tarifas de servicios públicos”*.
- 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 3 de enero de 2022, mediante la Ley 10110, publicada en el Alcance 1 a La Gaceta 2 del 6 de enero de 2022, la Asamblea Legislativa reformó el artículo 1 de la Ley 8114 de Simplificación y eficiencia tributaria del 4 de julio del 2001, fijando de esta manera el impuesto único al gas licuado de petróleo (GLP) en ¢24 colones por litro, el cual estará vigente por los siguientes 6 años contados a partir de la vigencia de la mencionada ley.
- XI.** Que el 20 de abril de 2022, la IE, remitió oficio OF-0123-IE-2022 (OT-837-2018), sobre la logística para el envío de la información regulatoria requerida por medio de las resoluciones RE-0070-IE-2020, RE-0093-IE-2020 y las resoluciones que la sustituyan o complementen en temas de mercado. (corre agregado al expediente).
- XII.** Que el 5 de mayo de 2022, se publicó y entró en vigor la resolución RE-0024-JD-2022, publicada en el Alcance 87 a La Gaceta 82, donde se resolvió por parte de Junta Directiva la *“Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final”* del 26 de abril de 2022.
- XIII.** Que el 3 de junio de 2022, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), emitió el Decreto Ejecutivo 43576-MINAE denominado *“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”*, publicado en el Alcance 115 a la Gaceta 106 del 8 de junio del 2022.
- XIV.** Que el 15 de junio de 2022, mediante la resolución RE-0036-IE-2022 publicada en el Alcance 121 a la Gaceta 112 del 16 de junio de 2022, la Intendencia de Energía emite el estudio ordinario de oficio para la aplicación por primera vez de la *“metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final”* de conformidad con lo dispuesto en la resolución RE-0024-JD-2022 (ET-041-2022).

- XV.** Que el 22 de junio de 2022, mediante la resolución RE-0038-IE-2022 publicada en el Alcance 129 a la Gaceta 119 del 27 de junio de 2022, la Intendencia de Energía resuelve el recurso de revocatoria interpuesto por Recope contra la resolución RE-0036-IE-2022 del 15 de junio de 2022, acogiendo parcialmente los argumentos expuestos.
- XVI.** Que el 2 de noviembre de 2022, mediante la resolución RE-0078-IE-2022, publicada en el alcance 234 a la Gaceta 210 del 3 de noviembre de 2022, la IE resuelve incluir dentro del pliego tarifario de Recope el Búnker Térmico ICE 2 (ET-068-2022).
- XVII.** Que el 22 de diciembre mediante el oficio OF-1103-IE-2022 se solicitó criterio al Centro de Desarrollo de la Regulación sobre el tipo de cambio utilizado.
- XVIII.** Que el 18 de enero de 2023, mediante el oficio OF-0007-CDR-2023, el CDR da respuesta a la consulta realizada mediante el OF-1103-IE-2022.
- XIX.** Que el 30 de enero de 2023 la IE, remite a la Junta Directiva de Aresep el oficio OF-0096-IE-2023, solicitando criterio sobre tipo de cambio utilizado
- XX.** Que el 8 de febrero de 2023, mediante oficio OF-0128-IE-2023, la IE remite a la Junta Directiva información complementaria al oficio OF-0096-IE-2023 sobre los recursos de revocatoria interpuestos por Recope a las resoluciones relacionadas con la RE-0024-JD-2022.
- XXI.** Que el 21 de febrero de 2023, en la sesión ordinaria 15-2023, mediante el acuerdo 10-15-2023 la Junta Directiva resolvió remitir los oficios OF-0096-IE-2023 y OF-0128-IE-2023 al señor Marlon Yong asesor técnico económico de la Junta Directiva, para que en conjunto con el CDR analicen y recomienden acerca de la solicitud de aclaración presentada por la IE.
- XXII.** Que el 23 de febrero de 2023, mediante oficio OF-0137-SJD-2023 se remite al asesor de Junta Directiva y al CDR el acuerdo 10-15-2023 para su atención.
- XXIII.** Que el 24 de febrero de 2023 en el Alcance 31 a la Gaceta 35, se publica la resolución RE-0025-JD-2023 “Modificación parcial de la *metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final*”

- XXIV.** Que el 7 de marzo de 2023 mediante los oficios OF-0083-CDR-2023 y OF-0276-RG 2023, el Centro de Desarrollo de la Regulación y la Asesoría Técnica Económica de la Junta Directiva, dan por cumplido el acuerdo de Junta 10-15-2023, del acta de la sesión ordinaria 15-2023 del 21 de febrero de 2023.
- XXV.** Que el 9 de marzo de 2023 mediante oficio OF-0329-IE-2023 (OT-837-2018), la IE, remite oficio de modificación de lo dispuesto en el oficio OF-0123-IE-2022, sobre la logística para el envío de la información regulatoria requerida por medio de la resolución RE-0054-IE-2022 y las resoluciones que la sustituyan o complementen en temas de mercado para la tramitación de los estudios tarifarios de oficio.
- XXVI.** Que el 17 de marzo de 2023 mediante el oficio OF-0194-SJD-2023, la Junta Directiva da respuesta al oficio OF-0096-IE-2023.
- XXVII.** Que el 7 de agosto de 2023, mediante resolución RE-0097-IE-2023, la IE resolvió el estudio tarifario de oficio para el ajuste ordinario de flete de producto oscuro (Asfalto, Búnker, Emulsiones y Gasoleo) publicada en el Alcance N° 155 a la Gaceta N° 148 del 16 de agosto de 2023.
- XXVIII.** Que el 13 diciembre de 2023, mediante la resolución RE-0158-IE-2023, la IE actualizó el ajuste del margen de comercialización del envasador de gas licuado de petróleo (GLP), según el Decreto Ejecutivo 44239-H del 18 de octubre de 2023 y publicado en la Gaceta 201 del 31 de octubre de 2023.
- XXIX.** Que el 16 enero de 2024, mediante la resolución RE-0005-IE-2024 del ET-096-2023, publicada en el Alcance N°11 a la Gaceta N° 13 del 24 de enero de 2024, la IE resolvió incluir en el pliego tarifario el producto Jet Fuel A. (Folios 66 al 94)
- XXX.** Que el 28 febrero de 2024, mediante la resolución RE-0020-IE-2024 (ET-009-2024), la IE actualizó el margen de Distribuidores y Comercializadores de los cilindros en diferentes especificaciones de gas licuado de petróleo (GLP), según en la resolución RRG-8794-2008 del 2 de setiembre de 2008 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley N.º 7593 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos publicada el 05 de marzo mediante alcance N° 46 a la Gaceta N° 42. (folio 93).
- XXXI.** Que el 20 de mayo de 2024, la IE dictó la resolución RE-0041-IE-2024 (ET-020-2024) sobre la solicitud tarifaria ordinaria de Recope para la inclusión del Asfalto PG-64-22 en el pliego tarifario, de conformidad con lo establecido en la metodología RE-0024-JD-2022. (folios 78 al 103).

- XXXII.** Que el 27 noviembre de 2024, mediante la resolución RE-0080-IE-2024 contenida en el ET-096-2024, la IE actualizó el Canon a los combustibles, según Decreto Ejecutivo 44723-H del 21 de octubre de 2024, publicado en el Alcance 184 de la Gaceta 214 del 14 de noviembre. (folios 03 al 72).
- XXXIII.** Que el 6 de marzo de 2025, la IE mediante la resolución RE-0020-IE-2025, publicada en el Alcance Digital N.º37 a La Gaceta N.º51 del 17 de marzo de 2025, se fijaron las tarifas vigentes para la cadena de comercialización y distribución del GLP (ET-015-2025).
- XXXIV.** Que el 3 de julio de 2025, Recope, mediante oficio P-0337-2025, presentó solicitud la modificación de la mezcla para la determinación del costo de adquisición de la emulsión de rompimiento rápido tipo CRS-1h para la fijación extraordinaria de precios de junio de 2025, en apego al numeral 3.3 de la metodología RE-0024-JD-2022, publicada en el Alcance N° 87 a la Gaceta N° 82 del 5 de mayo de 2022, por el cual se establecieron los requerimientos para la modificación de mezclas de productos existentes. (folios del 95 al 181, ET-048-2025)
- XXXV.** Que el 9 de julio de 2025, la IE, mediante oficio OF-0952-IE-2025, realizó consultas relacionadas a la solicitud planteada por Recope para modificar la mezcla utilizada en la determinación del costo de adquisición de la emulsión de rompimiento rápido tipo CRS-1h, eliminando el búnker como componente y estableciendo una formulación basada en un 100% de asfalto. (folios del 95 al 181, ET-048-2025)
- XXXVI.** Que el 17 de julio de 2025, Recope, mediante oficio P-0392-2025, da respuesta a las consultas planteadas en el oficio OF-0952-IE-2025 sobre la modificación de la mezcla para la determinación del costo de adquisición de la emulsión de rompimiento rápido tipo CRS-1h. (folios del 95 al 18, ET-048-2025)
- XXXVII.** Que el 18 de julio de 2025, la IE, mediante informe IN-0078-IE-2025, aprobó la solicitud de Recope para modificar la mezcla utilizada en la determinación del costo de adquisición de la emulsión de rompimiento rápido tipo CRS-1h, eliminando el búnker como componente y estableciendo una formulación basada en un 100% de asfalto. (ET-048-2025) folios del 95 al 181)
- XXXVIII.** Que el 24 de julio de 2025, mediante la resolución RE-0039-IE-2025, la IE actualizó el impuesto único de los combustibles, según el Decreto Ejecutivo 45104-H del 7 de julio de 2025 y publicado el 22 de julio de 2025, en el Alcance N°91 a la Gaceta N°135. (ET-050-2025)
- XXXIX.** Que el 30 de julio de 2025, la IE, mediante la RE-0040-IE-2025 publicada mediante Alcance N°97 a la Gaceta N°141, rectificó la resolución RE-0039-IE-2025 del 24 de julio de 2025, la cual actualizó el impuesto único de los combustibles, según el Decreto Ejecutivo 45104-H del 7 de julio de 2025 y publicado el 22 de julio de 2025, en el Alcance N°91 a la Gaceta N°135. (ET-050-2025)

- XL.** Que el 12 de setiembre de 2025, Recope, mediante oficio P-0494-2025, presentó información para que la Aresep aplique la metodología tarifaria y realice de oficio la fijación de precios de los combustibles, correspondiente al mes de setiembre. (corre agregado al expediente)
- XLI.** Que el 22 de setiembre de 2025, Recope, realizó la carga de información actualizando el Anexo 1. Informe de Compras v3 en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).
- XLII.** Que el 23 de setiembre de 2025, la IE emitió el informe inicial IN-0105-IE-2025, sobre el estudio tarifario de oficio para el ajuste extraordinario del precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos correspondiente al mes de setiembre de 2025, para ser sometido al proceso de consulta pública (folios del 10 al 129).
- XLIII.** Que el 23 de setiembre de 2025, mediante el oficio OF-1220-IE-2025, la IE solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), realizar la convocatoria a consulta pública de la aplicación tarifaria de oficio para el ajuste extraordinario del precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos correspondiente al mes de setiembre de 2025, que presta Recope (folios del 5 al 9).
- XLIV.** Que el 24 de setiembre de 2025 la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) mediante el memorando ME-1039-DGAU-2025, se solicitó la publicación en los diarios nacionales, de la convocatoria a la consulta pública (folio 131)
- XLV.** Que el 24 de setiembre de 2025, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), mediante el memorando ME-1040-DGAU-2025, solicitó la publicación en La Gaceta de la convocatoria a la consulta pública. (folio 134)
- XLVI.** Que el 1 de octubre de 2025, Recope, realizó la carga de información actualizando el Anexo 1. Informe de Compras v4 en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).
- XLVII.** Que el 2 de octubre de 2025, mediante el informe IN-0349-DGAU-2025, la DGAU remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias, el cual indica que, vencido el plazo establecido en la convocatoria a consulta pública, se presentó una oposición por parte de Recope. (folio 151).
- XLVIII.** Que el 6 de octubre de 2025, mediante el informe técnico IN-0110-IE-2025, la IE analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, entre otras cosas, fijar los precios de los combustibles derivados de los hidrocarburos (corre agregado al expediente).

CONSIDERANDO:

- I. Que del informe técnico IN-0110-IE-2025 mencionado arriba y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. SUSTENTO JURÍDICO

De conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Constitución Política y en el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, los actos de esta Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (folio), como ente público, se rigen por el principio de legalidad.

En este sentido, el artículo 3, inciso a) de la Ley 7593, se entiende por servicio público [...] el que por su importancia para el desarrollo sostenible del país sea calificado como tal por la asamblea legislativa, con el fin de sujetarlo a las regulaciones de esta ley [...].

Entre las funciones primordiales de la Aresep está la de velar por el cumplimiento de los requisitos de calidad, cantidad, continuidad, oportunidad y confiabilidad necesarios para la prestación óptima de tales servicios y la de fijar las tarifas de los servicios públicos que establece el numeral 5 de la Ley 7593:

[...] En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:

[...]

d) Suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, dentro de los que se incluyen: 1) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados a abastecer la demanda nacional en planteles de distribución y 2) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados al consumidor final. La Autoridad Reguladora deberá fijar las tarifas del transporte que se emplea para el abastecimiento nacional. [...]

De lo anterior, se desprende que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad,

confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra el suministro de combustibles derivados de hidrocarburos. En ese sentido, la Procuraduría General de la República ha señalado:

[...] De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, dicha Entidad es la competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos que enumera la Ley. Dicha potestad tiene como objetivo principal lograr precios que reflejen los costos reales del servicio, no falseen la competencia ni sean excesivos o injustos para el usuario; de ahí la importancia de que la fijación tarifaria sea realizada por un organismo independiente, que decida a partir de estudios y criterios técnicos que reflejen los costos reales del servicio, pero que al mismo tiempo sean equitativos. [...]

[...] La potestad tarifaria es un poder-deber, "lo que sin duda implica que la institución que tiene una determinada potestad en materia de su competencia no sólo puede, sino que debe ejercerla" (Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, resolución 6326-2000 de las 18 hrs. del 19 de julio de 2000). Y está comprendida dentro de esa potestad el definir, conforme el ordenamiento, cuáles son los elementos que deben ser considerados para dar debido cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 3, 25, 29 y 31 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. De modo que a partir de la potestad atribuida por el legislador y conforme las metodologías que reglamentariamente se haya establecido, le corresponde fijar las tarifas. Lo cual implica la emisión de los actos administrativos que, ejercitando la potestad reguladora, determinen cuál es la tarifa que los usuarios deben pagar por un servicio público determinado. Una tarifa que debe tomar en consideración los costos necesarios, una retribución competitiva y garantizar la inversión necesaria para que el servicio pueda continuar siendo prestado en condiciones de calidad, confiabilidad, continuidad y eficiencia. Ergo, el acto tarifario expresará los elementos que, conforme el ordenamiento y la técnica, determinan cuál es la remuneración correspondiente al servicio público de que se trata".[...] (Dictamen C-329-2011 de 22 de diciembre de 2011).

En la misma línea, el artículo 6 incisos a) y d) de la Ley N 7593 establecen, que le corresponde a la Aresep la obligación de [...] a) regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de los servicios públicos para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos

y gastos efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida, [...] d) fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos. [...]

Por su parte el artículo 29 de la Ley 7593 y sus reformas establece:

[...] ARTICULO 29.- Trámites de tarifas, precios y tasas
La Autoridad Reguladora formulará las definiciones, los requisitos y las condiciones a que se someterán los trámites de tarifas, precios y tasas de los servicios públicos. [...]

Asimismo, el artículo 30 del mismo cuerpo normativo señala:

[...] Los prestadores de servicios públicos, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, podrán presentar solicitudes de fijación o cambios de tarifas. La Autoridad Reguladora estará obligada a: "recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan los requisitos formales que el Reglamento establezca. Esta Autoridad podrá modificar, aprobar o rechazar esas peticiones. De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones de tarifas serán de carácter ordinario o extraordinario.
(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 41 aparte f) de la Ley N° 8660 del 8 de agosto de 2008)

De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones tarifarias serán de carácter ordinario o extraordinario. Serán de carácter ordinario aquellas que contemplen factores de costo e inversión, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del artículo 3, de esta ley. Los prestadores deberán presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario. La Autoridad Reguladora podrá realizar de oficio, modificaciones ordinarias y deberá otorgarles la respectiva audiencia según lo manda la ley.

Serán fijaciones extraordinarias aquellas que consideren variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste. La Autoridad Reguladora realizará, de oficio, esas fijaciones.
(Así reformado por el artículo 41 aparte a) de la Ley N° 8660 del 8 de agosto de 2008) [...]

El artículo 31 de la Ley 7593 establece que para fijar tarifas se deben tomar en cuenta las estructuras productivas modelo o la situación particular de cada empresa.

Bajo esa misma inteligencia, el artículo 15 del Decreto 29732 MP, que es el Reglamento a la Ley 7593, dispone que, para fijar tarifas, la Aresep utilizará modelos, los cuales deben ser aprobados de acuerdo con la ley. Al respecto, el artículo 15 indica lo siguiente:

[...] Artículo 15.-Uso de modelos para fijar precios, tarifas y tasas.

*Para fijar los precios, tarifas y tasas, la ARESEP utilizará modelos que consideren, como un todo, a la industria de que se trate. Esos modelos serán aprobados por la ARESEP de acuerdo con la ley.
[...]*

El artículo 6 inciso 16 del Reglamento Interno de Organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF) indica que corresponde a la Junta Directiva de Aresep:

[...] Aprobar las metodologías regulatorias que se aplicarán en los diversos sectores regulados bajo su competencia. [...]

Lo anterior es consistente con lo establecido en el RIOF, en cuanto al ejercicio de la competencia de fijación de precios y tarifas de los servicios públicos, que dispone en su artículo 17 inciso 1, que es función de la Intendencia de Energía fijar tarifas aplicando modelos vigentes aprobados por la Junta Directiva.

Finalmente, el artículo 43 del Reglamento a la Ley 7593, citado, establece:

Artículo 43.-Dictado de resoluciones de carácter tarifario.

Las resoluciones relativas a fijaciones ordinarias de precios, tarifas y tasas deberán dictarse dentro del plazo que ordena la ley y las extraordinarias, dentro de los quince () días naturales siguientes a la iniciación del trámite de estas fijaciones. (*) (Así reformado por el artículo 207 del decreto ejecutivo N° 35148 del 24 de febrero de 2009)*

En el caso de las fijaciones ordinarias, dichas resoluciones deberán referirse a todas las cuestiones atinentes al objeto de la audiencia correspondiente, a lo debatido en ella y a los elementos de juicio tomados en cuenta para dictarlas.

En este contexto, la Junta Directiva, mediante la resolución RE-0024-JD-2022, dictada a las 10:45 horas del 26 de abril de 2022 y publicada en el Alcance No.87 a la Gaceta No. 82 del 5 de mayo de 2022, aprobó la "Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos

en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final”, siendo este el instrumento tarifario vigente al día de hoy y su modificación parcial mediante la resolución RE-0025-JD-2023 “Modificación parcial de la metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final” publicada en el Alcance N° 31 a La Gaceta N° 35 del 24 de febrero de 2023.

Es importante advertir que la información aportada por Recope es el insumo principal para la tramitación de sus estudios tarifarios, tanto ordinarios como extraordinarios, sean estos de oficio o a solicitud de parte.

Por otro lado, sobre la procedencia de iniciar de oficio la presente fijación tarifaria, cabe indicar que el artículo 30 de la Ley 7593, ya citado, como el artículo 284 de la Ley 6227, establecen las formas de inicio de los procedimientos administrativos, que pueden iniciarse ya sea a solicitud de parte, o bien, de oficio, cuando lo exija la ley expresamente o cuando el interés público así lo requiera.

Al respecto, el artículo 284 de la Ley 6227 establece que:

[...] Artículo 284.- El procedimiento podrá iniciarse de oficio o a instancia de parte, o sólo a instancia de parte cuando así expresa o inequívocamente lo disponga la ley. [...]

Sobre este tema, mediante la Opinión Jurídica OJ-103-2001 del 24 de julio de 2001, la Procuraduría General de la República (PGR) realizó un análisis del artículo 30 de la Ley 7593 y del 284 de la LGAP. Al efecto, en lo que interesa, indicó:

[...] Tanto el artículo 30 de la Ley 7593 como el artículo 284 de la LGAP, simplemente establecen las formas de inicio de los procedimientos administrativos, que pueden iniciarse ya sea a solicitud de parte, como derivación directa del derecho de petición consagrado en el artículo 27 de la Constitución Política o bien, de oficio, cuando lo exija la ley expresamente o cuando el interés público así lo requiera. No se trata, entonces, (...), de la consagración de una potestad discrecional. Por el contrario, el inicio de oficio de los procedimientos administrativos constituirá una potestad reglada en el tanto y en el cuanto exista disposición expresa de la ley en ese sentido o, como se indicó anteriormente, razones de interés público lo exijan. El interesado podría solicitar de la Autoridad que se haga la fijación ordinaria, pero esa gestión no es indispensable, puesto que la ARESEP puede realizar, de oficio, la fijación. [...]

En ese mismo sentido, la PGR, en el dictamen C-030-2022 de 24 de enero de 2022, indicó:

[...] Tanto en la Opinión Jurídica N. 103-2001 de cita como en el dictamen N. C-207-2001 de 26 de julio del mismo año, la Procuraduría ha sido clara en cuanto al deber de la ARESEP de realizar las fijaciones extraordinarias cuando se produzcan las condiciones que legalmente han sido establecidas para que proceda tal fijación. Se ha indicado que dicha modificación constituye manifestación de una potestad reglada, por lo que la Autoridad Reguladora carece de competencia para decidir si procede o no a realizar la fijación extraordinaria. En ese sentido, se ha indicado que la Autoridad deviene obligada, en razón del último párrafo del artículo 30 de mérito, a realizar las fijaciones extraordinarias de tarifas cuando se presenten los supuestos establecidos por el legislador, sea:

- *Cuando se produzcan variaciones en el entorno económico por caso fortuito o fuerza mayor, y*
- *Cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste*

"Ahora bien, ante la existencia comprobada de alguna de las causales señaladas anteriormente, la Administración debe realizar de oficio la fijación tarifaria respectiva, lo que se deriva de la simple lectura de la frase final del párrafo 3 del artículo 30 que indica que la Autoridad Reguladora "realizará de oficio" esas fijaciones. Se trata, pues, de una potestad reglada de la Administración y no de una facultad-poder de ejercicio discrecional, como afirma la Autoridad Reguladora.

Existe una clara diferencia en la redacción del tercer párrafo del artículo 30 en relación con el segundo párrafo de dicho artículo. En efecto, si para las fijaciones ordinarias se dispuso que "La Autoridad Reguladora podrá realizar de oficio, modificaciones ordinarias y deberá otorgarles la respectiva audiencia según lo manda la ley", en lo que concierne a las fijaciones extraordinarias, la disposición es categórica: "La Autoridad Reguladora realizará, de oficio, esas fijaciones". En este último caso, la Administración no ostenta posibilidad alguna de elección entre una pluralidad de opciones igualmente válidas. Al contrario, una vez verificada la existencia de la causal establecida en la ley debe la Administración proceder conforme a Derecho, o sea, proceder a realizar la fijación respectiva. La decisión de ejercicio de la potestad es obligatoria y

su contenido no puede ser libremente determinado por la Autoridad: éste no puede ser otro que la revisión de las tarifas existentes, es decir la fijación extraordinaria. No existe posibilidad de valoración entre supuestos igualmente válidos, como es el caso de la potestad discrecional. Por lo que la Autoridad Reguladora debe limitarse a comprobar que el motivo que determina la fijación extraordinaria ha tenido lugar. [...]

Se concluye de todo lo anterior, que le corresponde a la Intendencia de Energía tramitar los estudios de fijaciones extraordinarias de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 7593 en concordancia con el artículo 43 del Reglamento a la Ley 7593, lo establecido en la metodología aprobada mediante la resolución RE-0024-JD-2022, citada. Asimismo, se puede concluir que el presente estudio tarifario, puede iniciarse de oficio, de conformidad con lo preceptuado en el párrafo 3 del artículo 30 de la ley 7593.

III. ANÁLISIS TARIFARIO

De conformidad con la metodología vigente y aplicable al presente asunto, la RE-0024-JD-2022 y su reforma, el cálculo del precio de cada uno de los combustibles se debe realizar con fecha de corte al segundo viernes de cada mes -12 de septiembre de 2025 en este caso- con base en las siguientes variables y criterios de cálculo:

1. Cálculo del costo de adquisición de los combustibles ($COA_{i,t}$)

En lo que respecta al cálculo del costo de adquisición de los combustibles, se utilizaron las facturas reportadas por Recope, de acuerdo con lo instruido en la resolución RE-0054-IE-2022 y el oficio de logística OF-0259-2023. Se empleó el último informe de compras "A1_ Informe de compras v4" disponible en el Sistema de información Regulatoria (SIR) actualizado el 1 de octubre de 2025.

Además, se tomó la información aportada en el oficio, P-0494-2025 del 12 de septiembre de 2025, el cual contempla información de los embarques existentes entre el 8 de agosto de 2025 y el 11 de septiembre de 2025. Este informe de compras se contempla en los archivos incluidos en el anexo 7. a este informe. Estos montos contemplan las primas o descuentos, el flete de transporte internacional, seguro de transporte internacional, el margen de comercialización del proveedor (trader) y costo portuario.

Es importante advertir que la información aportada por Recope es el insumo principal para el cálculo del costo de adquisición de los combustibles ($COA_{i,t}$) en el presente estudio tarifario.

A continuación, se presenta un extracto de los datos de compra utilizados para el cálculo del costo de adquisición y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Facturas”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “2. Determinación del COA.xlsx”:

Cuadro 1.
Facturas de los productos comprados por Recope
(Costo CIF y portuario en \$, y Costo total en colones)

Fecha de BL	PROVEEDOR	Producto	Litros	Costos CIF	Costo Portuario	Costo total Colones
9/8/2025	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	14 159 209	3 724 486	8 864	1 892 014 011
11/8/2025	Trafigura PTE Ltd	Gasolina RON 95	49 690 764	26 895 318	29 021	13 644 912 732
12/8/2025	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	42 146 164	23 499 183	25 335	11 921 926 441
12/8/2025	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A	5 894 139	3 300 756	3 543	1 674 576 744
16/8/2025	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	6 885 217	1 814 549	4 567	921 904 912
19/8/2025	Puma Energy	Av-Gas	68 145	77 934	0	39 495 721
22/8/2025	Aramco trading Americas LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	42 519 091	24 425 096	24 641	12 390 815 726
22/8/2025	Aramco trading Americas LLC	Jet fuel A	7 431 060	4 260 804	4 321	2 161 511 264
24/8/2025	Gunvor S.A.	Asfalto PG-64-22	6 535 140	3 115 065	21 614	1 589 628 829
26/8/2025	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	6 690 508	1 792 028	4 567	910 491 313
26/8/2025	Hartree Partners LP	Bunker	7 711 998	3 288 587	3 329	1 668 301 304
29/8/2025	Trafigura PTE Ltd	Gasolina RON 95	50 060 129	28 789 867	28 878	14 604 973 055
30/8/2025	Atlantic Trading & Marketing, Inc	Gasolina RON 91	42 912 229	23 286 754	29 039	11 816 147 288
30/8/2025	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	20 309 737	5 475 731	14 075	2 782 164 084
2/9/2025	Puma Energy	Av-Gas	68 630	79 786	0	40 434 393
3/9/2025	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	42 906 149	25 172 300	24 726	12 769 531 940
3/9/2025	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A	7 181 436	4 210 781	4 363	2 136 181 296

Fuente: Intendencia de Energía con datos del informe de compras de RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

Para obtener el monto en colones indicado en el cuadro anterior, se utilizó un tipo de cambio de ₡506,79 por dólar, el cual se obtuvo a partir del promedio simple del tipo de cambio de venta de los últimos 15 días naturales anteriores al segundo viernes de cada mes, para el Sector Público no Bancario, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), de conformidad con lo indicado en el oficio OF-0083-CDR-2023 del 7 de marzo de 2023.

Es importante aclarar que el periodo que se consideró para el cálculo del tipo de cambio abarca del 28 de agosto de 2025 al 11 de septiembre de 2025, utilizando de esta manera 11 registros.

En ese sentido, como se sabe el Banco Central no reporta para los fines de semana valores para el tipo de cambio, sin embargo, en consulta realizada al Banco Central respecto al metodología empleada y a la mejor forma de tratar el registro de los fines de semana se indicó a Aresep:

“La metodología de cálculo solicitada se resumen en el Acuerdo de Junta Directiva, según documento adjunto. En el caso del valor de sábados y domingos, el Banco Central de Costa Rica no publica valores ya que en esos días el MONEX no opera. No obstante, en caso de requerir utilizarse un tipo de cambio de esos días, es correcto, repetir el valor observado para el día hábil anterior (viernes o cualquier día según feriado).”

El correo con la consulta enviada al BCCR por parte de Aresep, así como el documento entregado por Banco central que justifica lo anterior se puede encontrar en el anexo a este informe con el nombre “Metodología de cálculo TC SPNB BCCR-5974-2020-Art-15.pdf”.

Ahora bien, como consecuencia a los recursos presentados por Recope en las fijaciones de octubre y noviembre del presente año, contra el cálculo del promedio del tipo de cambio, y en búsqueda de una correcta aplicación de la metodología, esta Intendencia ha remitido consulta formal al Departamento Administración de Operaciones Nacionales del Banco Central de Costa Rica, mediante oficio el OF1064-IE-2022 del 14 de diciembre. Por su parte, el BCCR da respuesta al oficio antes mencionado mediante el oficio DAP-AON-0186-2022 del 19 de diciembre de 2022, indicando lo siguiente:

En respuesta al oficio OF-1064-IE-2022 del 14 de diciembre de 2022, y de forma congruente con lo respondido por medio de correo electrónico del 13 de diciembre del 2022, me permito aclarar que el Banco Central de Costa Rica publica en su sitio web los tipos de cambio que aplican 25 de enero de 2023 IN-0015-IE-2023 Pág. 25 para las operaciones con el Sector Público No Bancario (SPNB) para los días hábiles.

La publicación de esta información para días hábiles obedece a que este tipo de cambio está referenciado al tipo de cambio de las

operaciones en el Mercado de Monedas Extranjeras (Monex), servicio que opera en días hábiles según lo dispuesto en el Reglamento de Sistema de Pagos. Aun cuando la respuesta recibida de Atención al Cliente de BCCR (caso No. 360183 del 15 de setiembre del 2022) indica que de requerir utilizarse un tipo de cambio de SPNB para días no hábiles es correcto repetir el valor observado para el día hábil anterior (viernes o cualquier día según feriado), el uso del último valor disponible para días no hábiles (en los que no opera Monex), es una prerrogativa de su representada, pues como se aclaró anteriormente, los tipos de cambio de SPNB solo se calculan y publican en días hábiles.

Tal y como se puede observar de la respuesta dada por el BCCR, la misma es un criterio contrario al brindado en el Caso 360186, como respuesta a la primera consulta realizada por esta Intendencia el 12 de diciembre de 2022.

En ese mismo sentido, dado que la IE es un aplicador de las metodologías desarrolladas por el Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR), esta Intendencia ha remitido al CDR mediante oficio el oficio OF-1103-IE-2022 del 22 de diciembre, los dos criterios dados por el BCCR, para que aclaren cuál es la forma correcta de calcular el promedio del tipo de cambio o bien se aclare en la metodología la utilización de días hábiles en vez de naturales.

Posteriormente el 18 de enero de 2023, mediante el oficio OF-0007-CDR-2023 el CDR da respuesta a la consulta realizada mediante el OF-1103-IE-2022, indicando lo siguiente:

“En relación con las consultas realizadas en los oficios señalados en la referencia, se le indica que las mismas versan sobre actos emitidos por la Junta Directiva, siendo este órgano colegiado el encargado de emitir criterios sobre sus propios actos. Los criterios que emite la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, en cumplimiento con el artículo 21 inciso 10) de asesoría en materia técnica de regulación de servicios públicos a la Junta Directiva, del Reglamento Interno de Organización y Funciones (RIOF), no son de carácter vinculante de conformidad con lo establecido en el artículo 303 de la Ley N°6227, Ley General de la Administración Pública.”

En virtud de lo anterior, se devuelven las consultas sin más trámite.

En función de lo anterior, esta Intendencia remitió el oficio OF-0096-IE-2023 OF-0128-IE-2023, elevando la consulta a la Junta Directiva de la Aresep.

El 21 de febrero de 2023, en la sesión ordinaria 15-2023, mediante el acuerdo 10-15-2023 la Junta Directiva resolvió remitir los oficios OF-0096-IE-2023 y OF-0128-IE-2023 al señor Marlon Yong asesor técnico económico de la Junta Directiva, para que en conjunto con el CDR analicen y recomienden acerca de la solicitud de aclaración presentada por la IE.

Así las cosas, el 23 de febrero de 2023, mediante oficio OF-0137-SJD-2023 la Secretaría de Junta remite al asesor de Junta Directiva y al CDR el acuerdo 10-15-2023 para su atención.

El 7 de marzo de 2023, en cumplimiento con el acuerdo de junta 10-15-2023 el asesor de Junta Directiva y al CDR emiten los oficios OF-0083-CDR-2023 y OF-0276-RG-2023, indicando lo siguiente:

(...)

I. CONCLUSIONES

Con base en lo supra mencionado y lo establecido en la metodología tarifaria se concluye lo siguiente:

- 1. La metodología establece el uso de una media aritmética para el cálculo de la variable tipo de cambio de venta (TCR_t).*
- 2. Para el cálculo de la variable TCR_t , se debe emplear únicamente los datos publicados por el BCCR, que estén contemplados en el periodo establecido en la metodología.*
- 3. Al completar la serie con el valor publicado el día viernes para los fines de semana (sábado y domingo) o cualquier día según feriado, se está dando mayor participación relativa o diferente ponderación a la observación con la que se completa los días que no tienen valor publicado por el BCCR y esto difiere de lo que es el cálculo de una media aritmética.*
- 4. En los casos en que un dato es no disponible en la publicación oficial del BCCR, debe permanecer como tal, ya que cualquier dato que se incorpore allí si no es el oficial, induce a un sesgo, no solo en la presentación del dato en sí mismo, sino también en cuanto a la elaboración de algún estadístico, distribución estadística o cualquier análisis estadístico, económico, econométrico, o similar.*
- 5. La metodología lo que establece es el periodo a utilizar para realizar el cálculo del tipo de cambio (15 días naturales al segundo viernes de cada mes) y no necesariamente corresponde con número de observaciones requeridas para el cálculo respectivo.*
- 6. El cálculo de los datos de tipo de cambio para las operaciones de Sector Público No Bancario se realiza una vez concluida la sesión de MONEX, por lo cual solo se tendrán datos publicados para los días hábiles ya que es solo en estos días que los agentes del Sector Público no Bancario pueden transar divisas.*

II. RECOMENDACIONES:

Salvo mejor criterio de la Junta Directiva de la Aresep, se recomienda:

1. Dar por atendida la consulta de la Intendencia de Energía en cuanto al uso del tipo de cambio del sector público no bancario en indicar que no se considera necesario realizar una modificación a la metodología tarifaria vigente establecida mediante la resolución RE-0024-JD-2022 y su reforma en lo que al tipo de cambio del sector público no bancario se refiere.

Finalmente, el 17 de marzo de 2023, mediante el oficio OF-0194-SJD-2023, la Junta Directiva da respuesta a la consulta realizada por la Intendencia mediante el OF-0096-IE-2023, indicando lo siguiente:

(...)

ACUERDO 03-24-2023

1. Dar por atendida la consulta de la Intendencia de Energía en cuanto al uso del tipo de cambio del sector público no bancario, de conformidad con lo expuesto en el oficio OF-0083-CDR-2023 y OF-0276-RG-2023 del 7 de marzo de 2023, emitido por el Centro de Desarrollo de la Regulación y la Asesoría Técnica Económica de la Junta Directiva.

(...)

Así, con base en estos datos de compra, se estima un costo de adquisición por litro ($COA_{i,t}$), el cual se calcula de modo simplificado dividiendo los montos en colones, entre la cantidad de litros correspondiente. A continuación, se presentan los resultados obtenidos por producto:

Cuadro 2.
Cálculo del costo de adquisición en colones

Producto	Costo total Colones	Litros	Costo de adquisición
Asfalto PG-64-22	1 589 628 828,59	6 535 140	243,24
Av-Gas	79 930 113,63	136 775	584,39
Bunker	1 668 301 303,99	7 711 998	216,33
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	37 082 274 107,19	127 571 404	290,68
Gasolina RON 91	11 816 147 287,84	42 912 229	275,36
Gasolina RON 95	28 249 885 787,43	99 750 892	283,20
Jet fuel A	5 972 269 305,04	20 506 636	291,24
LPG (70-30)	6 506 574 320,89	48 044 671	135,43

Fuente: Intendencia de Energía con datos del informe de compras de RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

De acuerdo con la información presentada en el cuadro anterior, se advierte la existencia de un conjunto de productos para los cuales no se reportaron compras en el último informe disponible. Para estos casos la metodología ha contemplado lo siguiente:

3.1 Actualización del costo de adquisición de los combustibles.

(...)

En el caso en que, entre la fecha de corte del estudio anterior y la fecha de corte del estudio a realizar, no se cuente con información de ningún embarque, se mantendrá la información utilizada en el estudio tarifario extraordinario que se encuentre vigente.

Así las cosas, los productos que no poseen compras reportadas en el último informe disponible, se procedió a mantener la información del costo de adquisición de los combustibles ($COA_{i,t}$) que se encuentra vigente calculado en la resolución RE-0040-IE-2024, tal y como lo indica el inciso de la metodología ya citado.

Es importante destacar que aquellos productos cuyo precio se obtiene a partir de una mezcla, se mantuvieron bajo esta misma determinación, tal es el caso del diésel pesado, keroseno, emulsión de rompimiento rápido, emulsión de rompimiento lento, búnker térmico y nafta pesada. Para el cálculo de los costos que se utiliza los siguientes porcentajes de mezcla:

- Diésel Pesado:

$$COA_{\text{Diésel Pesado}, t} = 43,24\% * COA_{\text{Diésel}, t} + 56,76\% * COA_{\text{Búnker}, t}$$

- Keroseno:

$$COA_{\text{Keroseno}, t} = 100\% * COA_{\text{Jet Fuel A}, t}$$

- Emulsión de Rompimiento Rápido:

$$COA_{\text{Emulsión RR CRS-1h}, t} = 65\% (COA_{\text{Asfalto}})$$

- Emulsión de Rompimiento Lento:

$$COA_{\text{Emulsión RL}, t} = 65\% (COA_{\text{Asfalto}})$$

- Búnker térmico ICE:

$$COA_{\text{búnker térmico}, t} = 66,65\% * COA_{\text{Búnker}, t} + 33,35\% * COA_{\text{Diésel}, t}$$

- **Asfalto AC-10:**

$$COA_{\text{Asfalto AC 10}} = 89\% * COA_{\text{Asfalto AC 30}} + 11\% * COA_{\text{Búnker}}, t$$

- **Nafta Pesada:**

$$COA_{\text{Nafta Pesada}} = 50\% * COA_{\text{Gasolina RON 91}} + 50\% * COA_{\text{Gasolina RON 95}}, t$$

A continuación, se muestra el costo de adquisición final por barril y por litro a utilizar en el estudio tarifario, en acato a lo dispuesto en la sección 9.2 inciso c), el cual como se indicó líneas arriba, para los productos con compras reportadas se tomará del cuadro 3 y para los productos sin compras se tomarán los datos vigentes y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Facturas, costos, margen”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “2. Determinación del COA.xlsm”:

Cuadro 3.

Determinación del Costo de Adquisición (COA) por producto (en \$/bbl y ¢/l)

Producto	Costo de adquisición por barril	Costo de adquisición por litro
Gasolina RON 95	45 025,81	283,20
Gasolina RON 91	43 778,05	275,36
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	46 214,11	290,68
Jet fuel A-1	45 488,92	286,12
Jet fuel A	46 302,73	291,24
LPG (70-30)	21 531,23	135,43
LPG (rico en propano)	39 822,45	250,48
Asfalto AC-30	38 181,50	240,15
Diésel marino	136 631,34	859,39
Bunker	34 392,93	216,33
IFO 380	82 689,47	520,10
Av-Gas	92 910,66	584,39
Gasolina RON 91 (pescadores)	43 778,05	275,36
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	46 214,11	290,68
Bunker Térmico ICE	38 335,30	241,12
Bunker Térmico ICE 2	42 045,95	264,46
Asfalto AC-10	38 201,76	240,28
Asfalto PG-64-22	38 672,52	243,24
Keroseno	46 302,73	291,24
Emulsión asfáltica lenta (RL)	25 137,14	158,11
Emulsión asfáltica rápida (RR)	25 137,14	158,11
Diésel pesado o gasóleo	39 504,41	248,48
Nafta pesada	44 401,93	279,28

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR mediante oficio P-0494-2025.

Al momento de formalización de este informe Recope continúa importando el producto Jet Fuel A, el cual es sustituto del Jet Fuel A-1, de acuerdo con la solicitud tarifaria ordinaria presentada por Recope para la inclusión del Jet Fuel A, tramitada bajo el expediente ET-096-2023.

La primera compra del producto Jet Fuel A, fue registrada por esta Intendencia en diciembre de 2024 y la última compra del producto Jet Fuel A-1, se registró en noviembre de 2024.

Así mismo, para el al producto Asfalto PG-64-22, al momento de formalización de este informe Recope continúa importándolo, el cual es sustituto del Asfalto AC, de acuerdo con la solicitud tarifaria ordinaria presentada por Recope para la inclusión del Asfalto PG-64-22, tramitada bajo el expediente ET-020-2024.

La última compra del producto Asfalto AC-30, fue registrada por esta Intendencia en noviembre de 2024 y la primera compra del producto Asfalto PG-64-22, se registró en noviembre de 2024.

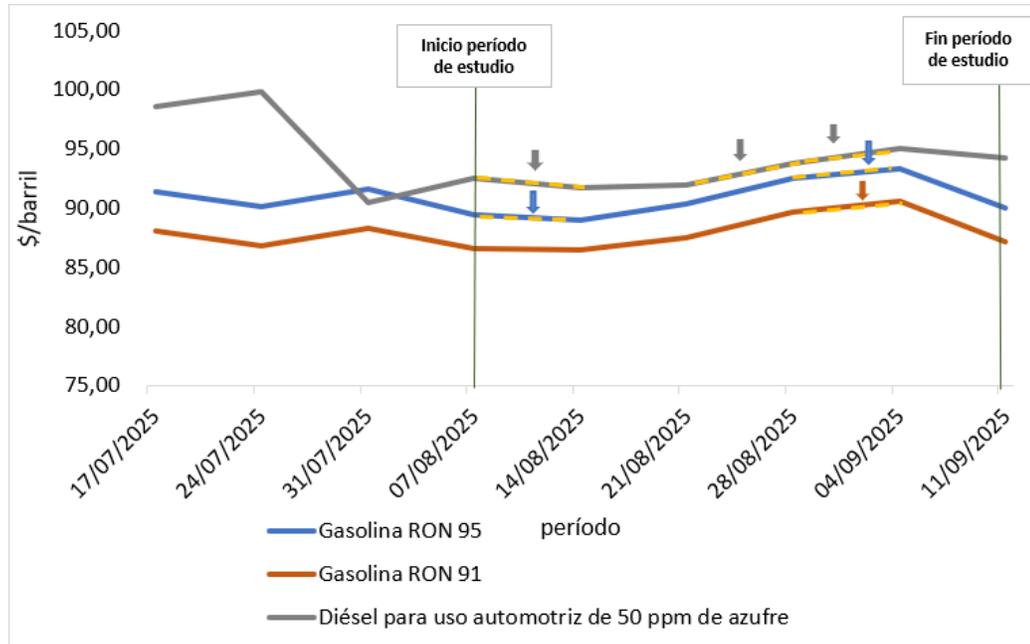
Análisis del Mercado Internacional de Combustibles

Para el periodo de estudio actual comprendido entre el 08 de agosto y 11 de septiembre, se analiza el comportamiento del precio internacional de algunos de los principales productos destilados, tomando como referencia los precios FOB promedio internacionales reportados por Recope, según consta en el Anexo 2. Reporte de Precios Internacionales, cargado al SIR el 19 de septiembre de 2025. Cabe mencionar que estos precios FOB corresponden a un promedio del precio FOB de referencia internacional en dólares estadounidenses por barril de los 7 días indicados entre la fecha de inicio y fin del registro respectivo, siendo la fecha de inicio el viernes de cada semana dentro del periodo tarifario correspondiente y la fecha fin el jueves de cada semana dentro de este periodo.

En relación con la gasolina tipo Ron 95, para el periodo de estudio actual el precio FOB promedio semanal ronda entre los \$89,01 y \$93,31 por barril, mientras que, en el período de estudio anterior, comprendido entre el 11 de julio al 07 de agosto, este precio rondó entre los \$89,47 y \$91,63 por barril. Para la gasolina tipo Ron 91, se presenta un rango de precios FOB promedio entre \$86,45 y \$90,45 por barril en el estudio actual y para el anterior entre los \$86,58 y \$88,31 por barril. En ambos casos, se muestra principalmente un aumento en el límite superior respecto al periodo anterior.

Según se visualiza en la siguiente figura, de las dos compras de gasolina Ron 95, una se realizó en la semana en donde el precio FOB promedio era el más alto y otra en donde este era más bajo del periodo de estudio y, para la Ron 91 la única compra se realizó donde dicho precio era el más alto.

Comportamiento del precio FOB promedio de la Gasolina Ron 91, Gasolina Ron 95 y Diésel para uso automotriz



Nota/ Lo subrayado en cada línea que muestra el comportamiento del precio según producto identifica al periodo en que Recope realizó la compra del producto.

Fuente: Intendencia de Energía con datos aportados por Recope mediante el anexo 2. Reporte precios internacionales.

Tras analizar las compras ejecutadas por Recope de gasolina Ron 95 y Ron 91, reportadas mediante el anexo 1. Informe de compras, se obtiene el precio FOB promedio en dólares por barril correspondiente a los embarques 2025110G13 y 2025119G14 del producto Ron 95, cifrado este en \$86,17 por barril, es superior al del estudio anterior equivalente a \$82,52 por barril. Para el caso del producto Ron 91, la información del embarque 2025116M10 indica que el precio FOB es de \$83,91 por barril, superior al del estudio anterior cifrado en \$80,46 por barril. En ambos productos, este comportamiento es consistente con el comportamiento del precio FOB internacional analizado anteriormente.

El producto diésel automotriz presenta una reducción en el rango de los precios FOB promedio del periodo de estudio actual en comparación con el periodo anterior (11 de julio al 07 de agosto), con un rango entre los \$91,73 y \$94,99 por barril. Para el período de estudio anterior este precio rondó entre los \$90,50 y \$99,76 por barril, se observa una importante reducción en el límite superior.

Para el diésel se registran tres compras, de estas, una se realizó en la semana en donde el precio FOB promedio fue el más alto del periodo en estudio y otra de ellas en donde este precio fue el más bajo. Sin embargo, estos precios son menores al del estudio anterior. El precio FOB promedio

en dólares por barril correspondiente a los embarques 2025108D14, 2025112P14 y 2025118D15 es de \$88,31 por barril, para el periodo anterior este fue de \$91,27 por barril.

El comportamiento observado en los precios internacionales de los productos derivados del petróleo se puede atribuir a una serie de factores estructurales y coyunturales que han influido en la dinámica de la oferta y demanda global, entre los cuales destacan:

- La OPEP+ continúa con la apertura de la oferta, lo que genera cierta presión hacia la baja sobre los precios. Particularmente Arabia Saudita lideró un incremento moderado de la producción dentro de la OPEP+, acompañado por aumentos de países fuera del bloque, esto presionó los precios a la baja al incrementar el suministro disponible.*
- Los inventarios de crudo de Estados Unidos mostraron volatilidad, con semanas en donde se registraron tanto aumento de sus inventarios como caídas. La reducción de inventarios genera presión alcista sobre los precios y, por el contrario, el incremento de estos genera presión a la baja en los precios.*
- Las altas temperaturas en Estados Unidos y Europa incrementaron el uso de transporte y el consumo de gasolinas especiales para verano, generando costos de producción más altos y repuntes puntuales.*
- La posibilidad de una contracción de la demanda por nuevas disposiciones arancelarias de Estados Unidos y un crecimiento global débil añadieron incertidumbre y presión bajista a mediano plazo.*
- Las tensiones Rusia-Ucrania y el conflicto entre Israel, Hamás e Irán mantuvieron una prima de riesgo sobre el mercado. Hubo picos al alza tras nuevas sanciones de Estados Unidos y la Unión Europea, y amenazas en el Estrecho de Ormuz, pero sin interrupciones graves del suministro.*
- India continúa siendo el principal importador de crudo ruso y China incrementó su consumo para el sector petroquímico, lo que ha contribuido a sostener la demanda global, limitando caídas más fuertes en los precios del crudo y de sus derivados.*

2. Margen de operación (MO_{i,t})

En acatamiento a lo dispuesto en la sección 9.2 inciso a) de la Resolución RE-0024-JD-2022, después de realizar la exclusión de los rubros indicados, se obtienen los resultados que se muestran a continuación y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Facturas, costos, margen”. El margen se extrae del último estudio tarifario ordinario vigente resolución RE-0028-IE-2023 (ET-090-2022), por otra parte, el rendimiento sobre la base tarifaria se extrae de la resolución RE-0036-IE-2022 (ET-041-2022).

Cuadro 4.
Cálculo de componentes de margen de operación y rédito sobre base tarifaria

Producto	MO_{i,t}	RSBT_i
Gasolina RON 95	26,73	10,97
Gasolina RON 91	26,51	11,17
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	26,78	11,64
Diésel marino	26,78	11,64
Keroseno	25,11	10,27
Bunker	50,13	13,45
Bunker Térmico ICE	14,90	3,19
Bunker Térmico ICE 2	14,90	3,19
IFO 380	42,09	12,72
Asfalto AC-30	58,86	16,20
Asfalto PG-64-22	58,86	16,20
Asfalto AC-10	59,07	16,20
Diésel pesado o gasóleo	22,88	6,07
Emulsión asfáltica rápida (RR)	27,01	13,78
Emulsión asfáltica lenta (RL)	16,56	13,78
LPG (70-30)	21,96	10,56
LPG (rico en propano)	22,09	10,56
Av-gas	52,35	30,22
Jet fuel A-1	54,13	14,07
Jet fuel A	54,13	14,07
Nafta pesada	17,70	10,50

Fuente: Intendencia de Energía, resolución RE-0036-IE-2022 (ET-041-2022)

Con respecto al rendimiento sobre la base tarifaria, en el apartado 4.” Variables que se actualizan ordinaria y extraordinariamente” se indica lo siguiente:

4.2 Rendimiento sobre la base tarifaria de RE-0024-JD-2022 se presenta lo siguiente:

Con el fin de propiciar una mayor eficiencia y mayor flexibilidad en el proceso de fijación tarifaria en los precios de los combustibles, sin demérito del cumplimiento del principio de servicio al costo y el criterio de equilibrio financiero estipulados en la Ley 7593, el monto correspondiente al Rendimiento sobre la base tarifaria, calculado según lo establecido en el apartado “Determinación del rendimiento sobre la base tarifaria (RSBT_{i,t})” de la sección “FIJACIONES ORDINARIAS” se considera como un máximo a reconocer dentro de la estructura de costos por producto que conforma el precio final para cada tipo de combustible.

Recope podrá solicitar en las fijaciones tarifarias ordinarias o extraordinarias que tramite ante la Aresep que se le reconozca un monto menor de Rendimiento sobre la base tarifaria, al determinado por las fórmulas de cálculo para cada producto, tomando en cuenta el uso de los recursos que genera este componente tarifario, el plan de inversiones para cada periodo, el cumplimiento del plan de inversiones y la situación financiera de la empresa.

Para ello, en cada fijación ordinaria o extraordinaria, Recope podrá solicitar que se le reconozca un monto menor al calculado según el procedimiento definido en el apartado “Determinación del rendimiento sobre la base tarifaria (RSBT_{i,t})” de la sección “FIJACIONES ORDINARIAS” de esta metodología. Para determinar el monto menor a solicitar por RECOPE se debe tomar en cuenta especialmente:

- La ejecución real del plan de inversiones que se planteó en la última fijación tarifaria y los montos de adiciones efectivamente incorporadas a la base tarifaria con respecto a lo planeado.*
- Las necesidades reales de flujo de caja que Recope requiera para la ejecución de su plan de inversiones.*
- El apalancamiento de su plan de inversiones.*
- Las posibilidades de posponer una o varias de las inversiones incorporadas en el plan de inversiones.*
- Los recursos generados realmente por el componente de Rendimiento sobre la base tarifaria para el desarrollo en los últimos meses y los que espera generar en el corto y mediano plazo.*
- La gestión comercial de la empresa.*
- Los volúmenes realmente vendidos por tipo de producto o los que se espera vender en el corto y mediano plazo.*

- *La situación financiera general de la empresa.*
- *La eficiencia operativa de Recope en el desarrollo de los proyectos.*

La decisión de aplicar al cálculo tarifario un menor componente por concepto de Rendimiento sobre la base tarifaria podrá diferenciarse por tipo de producto, según las justificaciones que se detallaron anteriormente.

En cada fijación ordinaria, RECOPE podrá solicitar se aplique en el cálculo tarifario un rédito menor al determinado en las respectivas fórmulas, justificando su solicitud de acuerdo con los criterios señalados anteriormente. Una vez aprobada esta solicitud por parte de la ARESEP e incorporados estos ajustes en las tarifas respectivas, la decisión aplicará para esa fijación ordinaria y para las fijaciones extraordinarias siguientes, hasta que se dé una nueva fijación ordinaria. De esta forma, el rédito ajustado, se convierte en el nuevo tope el cual se aplicará en todas las siguientes fijaciones extraordinarias.

En cada nueva fijación extraordinaria, RECOPE podrá solicitar que se le reconozca un rédito de desarrollo menor al establecido en la fijación ordinaria. Este rédito menor se aplicará, si así lo aprueba la ARESEP, en la fijación tarifaria en trámite.

De acá se desprende que la metodología permite solicitar un rédito menor para propiciar la disminución en los precios finales, contemplado en las fórmulas de cálculo para cada producto, tomando en cuenta el uso de los recursos que genera este componente tarifario, el plan de inversiones para cada periodo, el cumplimiento del plan de inversiones y la situación financiera de la empresa. Para el presente estudio Recope no solicitó una modificación del rédito.

3. Ventas estimadas

Recope presentó mediante el Sistema de Información Regulatoria (SIR) la última versión del archivo A7_ Ventas estimadas el 12 de septiembre de 2025. El proceso de Mercados Energéticos de la IE realizó una evaluación de esta estimación y como resultado, se concluyó que la metodología utilizada por Recope es bastante robusta, por lo que, para efectos del cálculo de las ventas estimadas, se utilizó el dato proporcionado por Recope.

4. Diferencial de precios ($DA_{i,t}$)

De acuerdo con la metodología vigente RE-0024-JD-2022 “Metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos en terminales de poliducto para almacenamiento y ventas, terminales de ventas en aeropuertos y al consumidor final”, así como la modificación parcial realizada mediante la Resolución RE-0025-JD-2023, el diferencial de precios $DA_{i,j}$ se calcula de la siguiente manera:

[...]

El diferencial de precios parte del cálculo de la suma semestral de las diferencias diarias entre el costo del litro promedio de combustible en tanque, menos el costo de compra del litro promedio incorporado en el precio vigente del combustible “i” en el día “d” ($COA_{i,d}$) (entradas), ambos sin considerar el impuesto único a los combustibles, multiplicado por las salidas reales del combustible “i”, todo lo anterior dividido entre el total de ventas estimadas por combustible “i” para el periodo de ajuste “t”. Y se calcula mediante la siguiente ecuación:

$$DA_{i,t} = \frac{\sum_{d=p}^c [(CIP_{i,d} - COA_{i,d}) * SR_{i,d}]}{VSE_{i,t}} \quad (\text{Ecuación 12})$$

Donde:

$DA_{i,t}$ = Diferencial de precio del combustible “i” en el ajuste tarifario “t”.

$CIP_{i,d}$ = Costo promedio del inventario en colones del combustible “i” en tanque, para el día “d”.

$COA_{i,d}$ = Costo de adquisición por litro del combustible “i” en colones que incluye: precio del producto (primas o descuentos incorporados), flete de transporte internacional, seguro de transporte internacional, el margen de comercialización del proveedor (trader) y costo portuario, utilizado por la IE (o el órgano de la Aresep que la Junta Directiva llegue a designar como responsable del proceso de fijación tarifaria de este servicio), para fijar el precio vigente en el día “d”.

Para el caso del o los productos que se fijen vía banda de precios, el valor de esta variable será la efectivamente cobrada y facturada por este concepto por parte de Recope en los puertos y aeropuertos.

- $SR_{i,d}$ = Salidas reales del combustible “i” en litros, para el día “d”, estandarizadas a 15,56 °C, las cuales deben ser consistentes con el anexo 3-A Movimiento de inventario o su equivalente.
- $VSE_{i,t}$ = Ventas estimadas para los próximos 6 meses en litros, para el combustible “i” en el ajuste tarifario “t”.
Si para algún “i” $VSE_{i,t} = 0$, entonces el cociente será igual a cero.
- D = Subíndice que indica el número de día en el periodo considerado en el ajuste por diferencial.
- P = Subíndice que indica el primer día de febrero o agosto, según corresponda.
- C = Subíndice que indica el último día de enero o julio según corresponda.
- I = Tipos de combustibles.
- T = Subíndice que representa cada fijación tarifaria.

El costo de adquisición por litro del combustible “i” en colones, utilizado por la Aresep, para fijar el precio vigente, se tomará del valor de la variable $COA_{i,t}$ del precio fijado por Aresep en cada fijación extraordinaria, disponible en la página web de la Aresep y que se encuentre vigente en el día “d”.

El costo promedio del inventario del combustible “i” en colones para el día “d” ($CIP_{d,i}$), se obtiene de la división del valor monetario del saldo del inventario diario por producto ($VI_{i,d}$), entre la cantidad de litros del inventario del combustible “i” al final del día “d” ($Inv_{i,d}$).

$$CIP_{id} = \frac{VI_{i,d}}{Inv_{i,d}} \quad (\text{Ecuación 13})$$

Donde:

- $CIP_{i,d}$ = Costo promedio del inventario en colones del combustible “i” en tanque, para el día “d”.
- $VI_{i,d}$ = Valor del inventario del combustible “i” al costo sin impuesto, en colones, para el día “d” (ver ecuación 14).

$Inv_{i,d}$ = Cantidad de litros de inventario del combustible “i” al final del día “d”. Si para algún “i” $Inv_{i,d} = 0$, entonces $CIP_{i,d} = 0$.

i = Tipos de combustibles.

d = Subíndice que indica el número de día en el periodo considerado en el ajuste por diferencial.

El valor del inventario diario por combustible al costo sin impuesto, ($VI_{i,d}$), se determina considerando el saldo del inventario al costo sin impuesto, del día anterior o inicial ($VI_{i,(d-1)}$), más el valor total de entradas del día “d” al costo en colones ($CC_{i,r,d}$), que incluye: compra al costo facturado real del producto (primas o descuentos incorporados), flete de transporte internacional, seguro de transporte internacional, el margen de comercialización del proveedor (trader) y costos portuarios, más los ajustes de conciliación con los estados financieros al costo ($AJ_{i,f}$), menos el total de salidas diarias de inventario multiplicadas por el costo promedio ponderado en tanque para valoración de salidas en el día “d” ($SR_{i,d} * ((VI_{i,(d-1)} + CC_{i,r,d}) / (Inv_{i,(d-1)} + EL_{i,d}))$).

$$VI_{i,d} = VI_{i,(d-1)} + CC_{i,r,d} + AJ_{i,f} - \left[SR_{i,d} * \left(\frac{(VI_{i,(d-1)} + CC_{i,r,d})}{(Inv_{i,(d-1)} + EL_{i,d})} \right) \right] \quad (\text{Ecuación 14})$$

Donde:

$VI_{i,d}$ = Valor del inventario del combustible “i” al costo sin impuesto, en colones, para el día “d”.

$VI_{i,(d-1)}$ = Valor del inventario del combustible “i” al costo sin impuesto, en colones, para el día “d-1”.

$CC_{i,r,d}$ = Valor total de entradas del día “d” al costo en colones, que incluye: compra al costo facturado real por combustible “i”, que incluye: precio del producto (primas o descuentos incorporados), flete de transporte internacional, seguro de transporte internacional, el margen de comercialización del proveedor (trader) y costo portuario, del embarque r, para el día de descarga “d”, convertido en colones utilizando el tipo de cambio de venta para el sector público no bancario (CRC/USD) de la fecha de pago del embarque “r”, estandarizadas a 15,56 °C, sin impuesto.

$AJ_{i,f}$ = Ajuste al costo de los inventarios al final de cada mes de cálculo para el combustible “i”. Para los días que no son

cierre de periodo esta variable se iguala a cero. (ver ecuación 15).

- $SR_{i,d}$ = Salidas reales del combustible “i” en litros, para el día “d” estandarizadas a 15,56 °C, las cuales deben ser consistentes con el anexo 3-A Movimiento de inventario o su equivalente.
- $Inv_{i,(d-1)}$ = Cantidad en litros del inventario del combustible “i” para el día “d-1”.
- $EL_{i,d}$ = Entradas en litros del combustible “i” para el día de descarga “d”.
- i = Tipos de combustibles.
- d = Subíndice que indica el número de día en el periodo considerado en el ajuste por diferencial.
- r = Subíndice que representa un consecutivo de los embarques con fecha de BL (o algún otro documento oficial) que se encuentren entre la primera compra del combustible “i” en el periodo tarifario, es decir desde el segundo viernes del mes anterior “ep” y la última compra del jueves inmediato anterior al segundo viernes del mes en que se esté presentando la solicitud tarifaria “ef”. En el evento que se trate de una compra local, la fecha de BL será sustituida por la fecha de carga del producto en las instalaciones del proveedor. A cada embarque se le asignará un consecutivo en orden de prelación de la fecha de BL y se asignará por producto. Cuando haya dos embarques con igual fecha de BL se utilizará el siguiente criterio: orden de prelación dentro del mismo día, si se conoce esta información, de no conocerse Recope puede establecer el orden de manera aleatoria.
- A cada embarque se le asignará un consecutivo, el cual se debe realizar con números cardinales e iniciando con el número uno, según orden de prelación de la fecha del BL y por producto.
- f = Subíndice que indica el último día del mes según corresponda.
- $d-1$ = Subíndice que indica el número de día anterior al día “d” en el periodo considerado en el ajuste por diferencial.

El costo de adquisición por litro del combustible “i” en colones, utilizado por la Aresep, para fijar el precio vigente, se tomará del

valor de la variable $COA_{i,t}$ del precio fijado por Aresep en cada fijación extraordinaria disponible en la página web de la Aresep y que se encuentre vigente en el día “d”.

El ajuste por inventario al costo al final del mes se define como:

$$AJ_{i,f} = (SInv_{i,f} - VIC_{i,f}) \quad (\text{Ecuación 15})$$

Donde:

$AJ_{i,f}$ = Ajuste al costo de los inventarios al final de cada mes de cálculo para el combustible “i”. Para los días que no son cierre de periodo esta variable se iguala a cero.

$SInv_{i,f}$ = Saldo de inventario al costo, calculado al día “f” de cada mes según corresponda, tomado de los EEFF, anexo 3 A o su equivalente, una vez restado el impuesto único a los combustibles correspondiente para el combustible “i”.

$VIC_{i,f}$ = Valor del inventario del combustible “i” calculado al día “f” del mes en ejercicio del proceso de cálculo según corresponda. Este dato se obtiene del proceso de cálculo respectivo.

I = Tipos de combustibles.

F = Subíndice que indica el último día del mes según corresponda.

El volumen en litros de inventario diario por producto ($Inv_{i,d}$), se obtiene partiendo de la cantidad de litros del inventario del día anterior por producto, se le suman las entradas en litros del día “d” por producto, además de los ajustes respectivos y se le restan las salidas en litros del día “d” por producto, según las siguientes fórmulas:

$$Inv_{i,d} = (Inv_{i,(d-1)} + EL_{i,d} + AJL_{i,f} - SR_{i,d}) \quad (\text{Ecuación 16})$$

Donde:

$Inv_{i,d}$ = Cantidad de litros de inventario del combustible “i” al final del día “d”. Si para algún “i” $Inv_{i,d} = 0$, entonces $CIP_{i,d} = 0$.

$Inv_{i,(d-1)}$ = Cantidad en litros del inventario del combustible “i” para el día “d-1”.

- $EL_{i,d}$ = Entradas en litros del combustible “i” para el día de descarga “d”.
- $AJL_{i,f}$ = Ajuste en los litros del inventario calculado al día “f”, para el combustible “i”. Para los días que no son cierre de periodo esta variable se iguala a cero (ver ecuación 17).
- $SR_{i,d}$ = Salidas reales del combustible “i” en litros, para el día “d” estandarizadas a 15,56 °C, las cuales deben ser consistentes con el anexo 3-A Movimiento de inventario o su equivalente.
- i = Tipos de combustibles.
- d = Subíndice que indica el número de día en el periodo considerado en el ajuste por diferencial.
- f = Subíndice que indica el último día del mes según corresponda.

El ajuste por litros de inventario al final del mes se define como:

$$AJL_{i,f} = (CL_{i,f} - VL_{i,f}) \quad (\text{Ecuación 17})$$

Donde:

- $AJL_{i,f}$ = Ajuste en los litros del inventario calculado al día “f”, para el combustible “i”. Para los días que no son cierre de periodo esta variable se iguala a cero.
- $CL_{i,f}$ = Cantidad de litros en inventario calculado al día “f” de cada mes, para el combustible “i”. Este dato se toma de los EEFF, actualmente anexo 3A, o el que lo sustituya.
- $VL_{i,f}$ = Cantidad de litros en inventario calculado al día “f” de cada mes, para el combustible “i”. Este dato se obtiene del proceso de cálculo respectivo.
- i = Tipos de combustibles.
- f = Subíndice que indica el último día del mes según corresponda.

El ajuste por litros de inventario al final del mes permite dar trazabilidad y transparencia al cálculo tarifario, conciliándolo con los datos que consten en los estados financieros de Recope. El volumen en litros del cálculo para el último día del mes “f” debe coincidir con los datos de la fuente de información (estados financieros mensuales). [...]

Así las cosas, el siguiente cuadro resume los cálculos de esta variable por productos, así como el costo por litro a incorporar en el precio plantel:

**Cuadro 5.
Cálculo del diferencial de precios por litro**

<i>PRODUCTO</i>	<i>Di</i>
<i>Gasolina RON 95</i>	<i>1,0263</i>
<i>Gasolina RON 91</i>	<i>4,3127</i>
<i>Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre</i>	<i>-10,0110</i>
<i>Asfalto AC-30</i>	<i>0,4715</i>
<i>Asfalto PG-64-22</i>	<i>0,4715</i>
<i>Asfalto AC-10</i>	<i>0,4715</i>
<i>LPG (70-30)</i>	<i>-1,4585</i>
<i>Jet fuel A-1</i>	<i>3,4352</i>
<i>Jet fuel A</i>	<i>3,4352</i>
<i>Bunker</i>	<i>8,8240</i>
<i>Bunker Térmico ICE 2</i>	<i>4,4621</i>
<i>Av-gas</i>	<i>-41,8378</i>

Fuente: cálculos IE.

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

Los cálculos de esta variable se basaron en la información suministrada mediante los oficios EEF-0053-2025, EEF-0069-2025, EEF-0095-2025, EEF-0112-2025 EEF-0134-2025 y sus anexos (corren agregados al expediente), así como en los informes de compras cargados al sistema SIR, así como la información enviada como parte de la información periódica para el cálculo extraordinario de precios P-0494-2025.

Del análisis de los datos base para el cálculo del diferencial anteriormente indicado, conviene indicar lo siguiente:

- a. En la hoja de cálculo “Diferencial semestral Feb-Jul 2025”, se encuentran todas las hojas utilizadas con sus respectivas formulas, así como todos los archivos utilizados vinculados a cada cálculo.*
- b. La hoja denominada “Inicial”, contiene los saldos iniciales de cada producto por mes, para el caso del Diésel, Jet fuel y Búnker, se*

calcula el valor del inventario inicial tomando en cuenta los datos de embarques exonerados.

- c. La hoja denominada “Salidas”, contiene los datos de salidas que contemplan salidas por ventas, donaciones y consumo interno, de acuerdo con el anexo 3-A de los Estados Financieros.*
- d. La hoja denominada “A3compilado”, corresponde a la compilación del “Anexo 3. Informe facturas importación” que envía Recope con ocasión de cada estudio extraordinario, de acuerdo con la Resolución RE-0070-IE-2020, y la RE-0054-IE-2022.*
- e. La hoja denominada “CIF”, corresponde con los datos de costo de adquisición fijados por la Aresep para el periodo de cálculo.*
- f. Para el caso de los combustibles de aviación se utiliza la hoja denominada “bandas compilado”, la cual igualmente proviene del anexo 5. Precio Bandas, de la información aportada por Recope al sistema SIR, de acuerdo con la Resolución RE-0070-IE-2020.*
- g. De acuerdo con la metodología vigente y su modificación mediante la Resolución RE-0025-JD-2023, las salidas reales se deben costear utilizando el costo promedio ponderando en tanque, utilizando la formula $(SR_{i,d} * ((VI_{i,(d-1)} + CC_{i,r,d}) / (Inv_{i,(d-1)} + EL_{i,d}))$.*
- h. Los cálculos de diferencial se realizan por producto, y se tienen 8 hojas electrónicas correspondientes a los productos a calcular, para esta oportunidad no hay datos de cálculo para el GLP rico en propano, al respecto se tiene que:*
 - 1. Gasolina Plus 91: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.*

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo “A3compilado”, las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas “1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025” (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas

del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja "Inicial" del archivo de cálculo.

Para el caso de la gasolina plus los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- 12 209,35 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el anexo 3A de los EEFF.*
- 101 961,00 litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron gravada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina Plus 91 (regular) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- 98 598,00 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 84 550 litros.*

Marzo 2025:

- 253 419,99 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- (26 154,00) litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron gravada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina Plus 91 (regular) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- (72 762,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de*

ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 26 030 litros.

Abril 2025:

- (665 544,79) litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- 660 397,00 litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron gravada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina Plus 91 (regular) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- (50 230,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 41 136 litros.*

Mayo 2025:

- 650 319,75 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- 277 645,00 litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron gravada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina Plus 91 (regular) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- (1 323,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 29 984 litros.*

Junio 2025:

- 5 186,22 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- 131 954,00 litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron gravada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina Plus 91 (regular) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.
- (321 235,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 13 804 litros.

Julio 2025:

- (292 992,27) litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- 2 679 951,00 litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron gravada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina Plus 91 (regular) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.
- 394 599,00 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 34 333 litros.

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente a los meses de Febrero 2025 a Julio 2025 respectivamente, es de ¢185,3 millones, -¢275,9 millones, -¢67,4 millones, -¢6,0 millones, -¢79,8 millones, ¢763,5 millones. Estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

2. *Gasolina súper: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.*

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo “A3compilado”, las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas “1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025” (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja “Inicial” del archivo de cálculo.

Para el caso de la gasolina súper los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- (2 233 301,40) litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- (102 984,00) litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron importada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina Super (superior) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- (496 430,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 102 041 litros.*

Marzo 2025:

- *(478 076,73) litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *156 397,00 litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron importada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina super (superior) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- *296 190,00 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 71 850 litros.*

Abril 2025:

- *59 102,82 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *(660 397,00) litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron importada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina super (superior) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- *(633 065,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 40 515 litros.*

Mayo 2025:

- *(1 149 071,31) litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *25 659,00 litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron importada del bloque de*

productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina super (superior) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.

- *(447 955,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 22 086 litros.*

Junio 2025:

- *(668 753,12) litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *(116 050,00) litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron importada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina super (superior) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- *(238 831,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 27 105 litros.*

Julio 2025:

- *(214 824,63) litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *(2 665 368,00) litros correspondientes a mezclas, este dato se obtiene por la diferencia entre el dato de compra de gasolina Ron importada del bloque de productos semiterminados del anexo 3-A, versus el monto final de resultado de mezcla de la gasolina super (superior) del bloque de productos terminados del mismo anexo, ambos de la columna mezclas.*
- *(344 297,00) litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el*

costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 68 941 litros.

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente para los meses de Febrero a Julio 25 respectivamente son -¢633,9 millones, -¢172,7 millones, -¢226,4 millones, -¢540,0 millones, -¢304,0 millones y -¢898,2 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

3. *Diésel para uso automotriz: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.*

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo "A3compilado", las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas "1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025" (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja "Inicial" del archivo de cálculo.

Para el caso del diésel para uso automotriz los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- *-182 243 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *196 988 litros correspondientes a mezclas, cabe destacar que mediante el oficio OF-0185-IE-2024*

se solicitó explicación de este ajuste y el del Jet el cual pareciera ser el combustible relacionado. Mediante el oficio P-0126-2024 del 14 de marzo, Recope indica que existió una contaminación del producto Jet Fuel A-1, se procedió a degradar el producto contaminado, a fin de llevarlo a cumplir con especificaciones del diésel.

- *-334 047 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 191 294 litros.*

Marzo 2025:

- *-243 257 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *620 009 litros correspondientes a mezclas. Este ajuste está relacionado con una afectación que sufriera el tanque 7412 con motivo de contaminación Jet Fuel, reportado por Recope mediante el oficio P-0126-2024.*
- *-441 968 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 269 838 litros.*

Abril 2025:

- *-845 541 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *11 107 litros correspondientes a mezclas.*
- *-16 060 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 330 704 litros.*

Mayo 2025:

- *-169 543 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*

- -15 633 litros correspondientes a mezclas.
- -467 452 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 338 010 litros.

Junio 2025:

- -247 804 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- 72 188 litros correspondientes a mezclas.
- 192 678 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 42 240 litros.

Julio 2025:

- -209 676 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- 180 543 litros correspondientes a mezclas.
- -99 534 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 73 014 litros

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente a los meses de Febrero a Julio 25 respectivamente son -¢1 580,6 millones, -¢1 711,6 millones, -¢1 970,4 millones, -¢1 394,4 millones, -¢1 011,8 millones, y -¢533,6 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

4. Asfalto: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo “A3compilado”, las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas “1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025” (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja “Inicial” del archivo de cálculo.

Para el caso de asfalto los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- -2 492 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- -420 312 litros correspondientes a mezclas.*
- 1 371 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Marzo 2025:

- -2 339 litros correspondientes a mezclas.*
- -565 737 litros correspondientes a mezclas.*
- -9 624 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Abril 2025:

- -2 414 litros correspondientes a mezclas.*
- -440 744 litros correspondientes a mezclas.*
- 3 279 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF.*

Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Mayo 2025:

- *2 149 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-538 033 litros correspondientes a mezclas.*
- *-17 799 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF.*
Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Junio 2025:

- *-2 305 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-653 165 litros correspondientes a mezclas.*
- *19 581 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF.*
Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Julio 2025:

- *2 637 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-542 033 litros correspondientes a mezclas.*
- *-6 123 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF.*
Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente a los meses de Febrero 2025 a Julio 2025 respectivamente son -¢75,0 millones, -¢131,6 millones, -¢97,6 millones, -¢123,1 millones, -¢123,1 millones y -¢132,3 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

5. Gas Licuado de Petróleo (GLP): esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser

el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo "A3compilado", las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas "1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025" (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja "Inicial" del archivo de cálculo.

Para el caso del GLP los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- -320 603 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- -66 108 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Marzo 2025:

- -331 718 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- -219 953 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Abril 2025:

- *-614 615 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-182 552 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Mayo 2025:

- *-252 384 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-101 554 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Junio 2025:

- *-148 910 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-485 285 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Julio 2025:

- *-573 228 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-327 414 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF.*
- *Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente para los meses de Febrero a Julio 25 respectivamente son -¢45,7 millones, -¢110,0 millones, -¢123,0 millones, -¢71,9 millones, -¢112,7 millones, -¢119,8 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

6. *Búnker*: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo "A3compilado", las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas "1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025" (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja "Inicial" del archivo de cálculo.

Para el caso del búnker los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- *-373 206 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-382 412 litros correspondientes a mezclas.*
- *2 345 475 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.*

Marzo 2025:

- *-5 661 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-262 478 litros correspondientes a mezclas.*

- -105 562 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Abril 2025:

- -68 057 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- -251 088 litros correspondientes a mezclas.
- -49 378 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Mayo 2025:

- -30 701 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente
- 4 146 043 litros correspondientes a mezclas.
- -54 897 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Junio 2025:

- 1 345 203 litros correspondientes a mezclas.
- 359 785 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Julio 2025:

- -28 216 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente
- -129 056 litros correspondientes a mezclas.
- -67 343 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente para los meses de Febrero a Julio 25 respectivamente son ¢406,4 millones, -¢94,0

millones, -¢51,1 millones, ¢1 070,2 millones, ¢561,2 millones, ¢55,2 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

7. *Búnker Térmico ICE 2: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.*

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo "A3compilado", las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas "1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025" (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja "Inicial" del archivo de cálculo.

Para el caso del búnker térmico ICE 2 los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Mayo 2025:

- *- 9 668,59 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-4 279 485,00 litros correspondientes a mezclas.*

Junio 2025:

- -63 093,01 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- -1 859 373,00 litros correspondientes a mezclas

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente para los meses de mayo y junio 2025 respectivamente son -¢1 132,9 millones, y -¢501,1 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

8. Av-gas: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo "A3compilado", las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas "1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025" (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja "Inicial" del archivo de cálculo.

Para el caso del Av-gas los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- -1 564,75 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente

- -2 762 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Marzo 2025:

- -907 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente
- -1 239 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Abril 2025:

- -1 063 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente
- -3 441 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Mayo 2025:

- -816 litros correspondientes a mezclas.
- -3 879 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados

Junio 2025:

- -256 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- -2 586 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Julio 2025:

- -422 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.

- -3 508 Litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados.

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente a los meses de Febrero a Julio 2025 respectivamente son -¢1,2 millones, -¢1,9 millones, ¢4,3 millones, -¢2,2 millones, -¢1,3 millones, -¢2,3 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

9. *Jet Fuel*: esta hoja electrónica registra el cálculo diario de diferencial para los meses en cuestión (Febrero 2025 a Julio 2025). El saldo inicial del inventario en colones y en litros deberá ser el mismo utilizado en el estudio de diferencial anterior, bajo la lógica contable de manejo de inventarios, pero además este dato concuerda con la hoja inicial, específicamente con el saldo final de inventarios del mes anterior.

El dato de compras se toma de la hoja de cálculo "A3compilado", las ventas a utilizar se toman de los reportes de ventas "1.c. Salidas para ventas consumo interno y donaciones Febrero 2025.xlsx, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Marzo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Abril 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Mayo 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Junio 2025, 1.c Salidas para ventas, consumo interno y donaciones Julio 2025" (corren agregados al expediente) los cuales coinciden con el dato de salidas del anexo 3-A de los EEFF de Recope utilizados para el cálculo del diferencial.

En la hoja electrónica en el último día de cada mes se registran los ajustes en volumen y en costo, en la columna respectiva de $AJL_{i,f}$ y $AJ_{i,f}$, tal y como lo establece la metodología dichos ajustes concuerdan con los saldos finales de inventario del anexo 3-A, así como con la hoja "Inicial" del archivo de cálculo.

Para el caso del Jet Fuel A-1 los ajustes en volumen se desglosan por mes de la siguiente manera:

Febrero 2025:

- -55 114 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- -580 804 litros correspondientes a mezclas.

- *-713 042 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes 12 108 litros.*

Marzo 2025:

- *-83 504 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-731 519 litros correspondientes a mezclas.*
- *-200 942 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 720 litros.*

Abril 2025:

- *-70 683 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-507 704 litros correspondientes a mezclas.*
- *-196 793 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes no se registraron.*

Mayo 2025:

- *-90 126 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.*
- *-466 055 litros correspondientes a mezclas.*
- *-149 653 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 15 184 litros.*

Junio 2025:

- -78 177 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- -557 264 litros correspondientes a mezclas entre Jet A1 y Jet A.
- -138 975 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes no se registraron pérdidas.

Julio 2025:

- -131 069 litros por diferencia entre reporte de facturación Anexo A3, y el registrado contablemente.
- -516 597 litros correspondientes a mezclas.
- -254 411 litros que corresponden con la columna de ajuste de operación del anexo 3-A de los EEFF. Cabe destacar que este ajuste afecta el costo de ventas del Estado de Resultados. En esta línea también se registran la suma de los ajustes por robo, para este mes registraron 6 814 litros.

Los ajustes en los costos de inventario correspondiente a los meses de Febrero a Julio 25 respectivamente son -¢278,0 millones, -¢253,0 millones, -¢272,3 millones, -¢508,0 millones, ¢85,0 millones, -¢189,8 millones, estos ajustes se calculan tomando el saldo del costo CIF del inventario final del mes en la hoja inicial, versus el valor final del inventario CIF en la hoja de diferencial correspondiente, el cual tiene como fin conciliar las cifras respecto a lo expresado en los Estados Financieros.

- De acuerdo a la metodología vigente el análisis de las diferencias parte del cálculo de la suma semestral de las diferencias diarias entre el costo del litro promedio de combustible en tanque, menos el costo de compra del litro promedio incorporado en el precio vigente del combustible “i” en el día “d” (COAi,d) (entradas), ambos sin considerar el impuesto único a los combustibles, multiplicado por las salidas reales del combustible “i”, todo lo anterior dividido entre el total de ventas estimadas por combustible “i” para el periodo de ajuste “t”, se realiza diariamente en las hojas antes descritas.*
- Para el presente estudio tarifario de diferencial, Recope utiliza, al igual que la Aresep, las ventas totales reales, las cuales coinciden con los datos presentados en los Estados Financieros.*

- k. En el caso del Asfalto, se utilizan las cifras de entradas, salidas, ajustes, etc, tanto para el Asfalto AC30, como para el Asfalto PG 64S-22, se considera la necesidad de que Recope indique si se deben conservar ambos productos en el pliego de precios.
- l. Para el caso del Jet Fuel, se utilizan las cifras de entradas, salidas, ajustes, etc, tanto para el Jet A1 como para el Jet A. se considera la necesidad de que Recope indique si se deben conservar ambos productos en el pliego de precios.
- m. Para el caso del Jet Fuel, se observan una serie de diferencias en la determinación del COA para el diferencial, particularmente la diferencia radica en el cálculo elaborado por Recope, ya que no aportan el archivo "Control de Bandas - A partir del 2 de setiembre 2022.xlsx". Cabe destacar que la IE siempre debe solicitar este archivo, siendo que Recope debe aportarlo sin importar si la IE lo solicita, sino por el simple hecho de la transparencia de la información aportada. Cabe destacar que, para el estudio de diferencial anterior, específicamente el 04 de febrero 2025, se solicitó este archivo por correo, y el señor Luis Sosa indicó: "Buenos días Sr. Mena, remito el archivo solicitado a noviembre. En las próximas entregas de DA se remite el archivo actualizado. Cordialmente". Para el cálculo del COA del Jet, la IE utiliza la información oficial subida por RECOPE al SIR, mediante al Anexo 5 precio bandas.
- n. Es importante indicar que todas las variables en el archivo de cálculo del Jet Fuel pueden ser trazables, muchas de ellas corresponden con los aportes dados por Recope.
- o. El diferencial calculado y reportado por Recope mediante el informe P-0494-2025 y sus anexos es de:

Producto	Diferencial de precios	Ventas estimadas	Diferencial de precios por litro
Gasolina RON 95	¢468,34	444,40	¢1,05
Gasolina RON 91	¢1 290,59	299,27	¢4,31
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	-¢7 066,33	704,29	-¢10,03
Asfalto	¢20,41	42,69	¢0,48
LPG (70-30)	-¢371,75	255,33	-¢1,46
Jet fuel A	¢802,79	192,38	¢4,17
Búnker	¢360,78	41,15	¢8,77
Bunker Térmico ICE2	¢205,74	45,00	¢4,57
Av-gas	-¢32,54	0,78	-¢41,72
Total	-¢4 321,97	2 025,29	

Fuente: Intendencia de Energía con datos de Recope

p. El diferencial total y el resultado por litro, calculado por la IE es:

Producto	Diferencial de precios	Ventas estimadas	Diferencial de precios por litro
Gasolina RON 95	¢456,08	¢444,40	¢1,03
Gasolina RON 91	¢1 290,66	299,27	¢4,31
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	-¢7 052,12	704,29	-¢10,01
Asfalto	¢20,13	42,69	¢0,47
LPG (70-30)	-¢372,41	255,33	-¢1,46
Jet fuel A	¢660,61	192,38	¢3,43
Búnker	¢363,07	41,15	¢8,82
Bunker Térmico ICE2	¢200,80	45,00	¢4,46
Av-gas	-¢32,65	0,78	-¢41,84
Total	-¢4 465,82	2 025,29	

Fuente: Intendencia de Energía

5. Liquidación extraordinaria

De acuerdo con la metodología vigente, para el cálculo de la liquidación extraordinaria se debe proceder de la siguiente forma:

“3.7.2.1. Procedimiento para el cálculo de la liquidación extraordinaria.

(...)

A continuación, se explica el proceso mediante el cual se liquidan extraordinariamente, las siguientes variables:

- *Asignación del subsidio de combustible y subsidio específico otorgado por el Estado. Para este cálculo se deben determinar las diferencias entre las ventas reales y las ventas estimadas para cada periodo de tiempo señalado supra, según corresponda.*
- *Diferencial de precios anterior y el ajuste por liquidación extraordinaria anterior, pues las diferencias entre las ventas reales y las estimaciones ocasionan que no se logre recuperar tarifariamente el monto respectivo y por tanto,*

debe volver a liquidarse. Para el cálculo de estas variables se debe utilizar las ventas semestrales estimadas en el último cálculo (marzo o setiembre según corresponda).

- *Subsidio cruzado por combustible determinando si el subsidio fue mayor o menor al estimado, la diferencia se debe volver a reasignar entre los subsidiadores.*
- *Canon del periodo anterior, debido a que las diferencias entre las ventas estimadas y las reales, ocasionarán que el monto efectivamente percibido sea mayor o menor al monto que debía ser recuperado vía tarifa y por tanto se debe realizar la respectiva liquidación.*

La fórmula es la siguiente:

$$ALE_{i,t} = \frac{LASE_{i,t} - LPS_{i,t} + LAL_{i,t}}{VSE_{i,t}} + \frac{LC_{i,t}}{VSE_{i,t}} \text{ (Ecuación 18)}$$

Donde:

ALE_{it} = Ajuste por liquidación extraordinaria del combustible "i", para el ajuste tarifario "t".

$LASE_{i,t}$ = Ajuste por liquidación de las variables de asignación del subsidio del combustible "i" y subsidio específico otorgado por el Estado, para el ajuste tarifario "t". (ver ecuación 19).

$LPS_{i,t}$ = Asignación del ajuste por liquidación del subsidio cruzado del combustible "i", para el estudio extraordinario "t" (ver ecuación 20).

$LAL_{i,t}$ = Ajuste por liquidación de las variables del diferencial de precios anterior y ajuste por liquidación extraordinaria anterior, del combustible "i", para el ajuste tarifario "t". (ver ecuación 22).

$LC_{i,t}$ = Ajuste por liquidación del canon de regulación, para el combustible "i" en el ajuste tarifario "t" (ver ecuación 23).

$VSE_{i,t}$ = Ventas estimadas para los próximos 6 meses en litros, para el combustible “i” en el ajuste tarifario “t”. Para el caso de la liquidación del canon de regulación esta variable debe leerse de la siguiente manera: Ventas totales estimadas para los próximos 12 meses en litros, para el combustible “i” en el ajuste tarifario “t”.
Si para algún “i” $VSE_{i,t} = 0$, entonces el cociente será igual a cero.

t = Subíndice que representa cada fijación tarifaria.

i = Tipos de combustibles

Para el cálculo del ajuste que se genera al utilizar ventas estimadas para distribuir el aporte del subsidio entre los productos subsidiadores y aplicación del subsidio específico otorgado por el Estado, la fórmula de ajuste por liquidación es la siguiente:

$$LASE_{i,t} = \sum_{n=pb}^{cb} [(VTR_{i,n} - VTE_{i,n}) * (AS_{i,n} - SE_{i,n})] \quad (\text{Ecuación 19})$$

(...)

En lo que respecta al subsidio cruzado, las diferencias entre las ventas estimadas y reales de los productos subsidiados deben ser trasladados nuevamente a tarifa, por lo cual se debe liquidar el monto total subsidiado y esta diferencia debe reasignarse entre todos los demás productos subsidiadores¹, tal y como sigue:

$$LPS_{i,t} = LVTS_t * \frac{VSE_{i,t}}{\sum VTE_{i,t}} \quad (\text{Ecuación 20})$$

(...)

Por su parte, el valor total del subsidio cruzado $LVTS_t$ se calcula utilizando la siguiente ecuación:

$$LVTS_t = \sum_{n=pb}^{cb} \sum_{i=1}^I SC_{i,n} * (VTR_{i,n} - VTE_{i,n}) \quad (\text{Ecuación 21})$$

(...)

¹ Para los productos que no son subsidiadores, la variable $LPS_{i,t}$ será igual a cero.

Para la liquidación de las variables de diferencial de precios anterior y ajuste de liquidación extraordinaria anterior, la fórmula a utilizar es la siguiente:

$$LAL_{i,t} = \sum_{n=pb}^{cb} [(VTR_{i,n} - VTES_{i,n}) * (DA_{i,n} - ALE_{i,n})] \text{ (Ecuación 22)}$$

(...)

Para la liquidación del canon de regulación la ecuación de cálculo a emplear será la siguiente:

$$LC_{i,t} = \sum_{b=pm}^{um} [(VTR_{i,b} - VTE_{i,b}) * (CA_{i,b})] \text{ (Ecuación 23)"}$$

(...)

De este modo, se logra observar que, en el proceso de liquidación se calculan las diferencias entre los valores reales contra los valores estimados, por medio de ecuaciones claramente definidas que permiten determinar los montos que se recuperan en cada componente tarifario y los montos a favor o en contra se vuelven a incluir en tarifa para garantizar su adecuada recuperación.

Para los casos cuando se aplique la ecuación 24 de la metodología tarifaria vigente, y cuyas ventas reales fuesen cero, es decir, 0/0, lo que matemáticamente se entiende como una forma indeterminada, en el fondo, según la teoría matemática, no implica necesariamente un valor cero, ya que, se asume los mismos valores ínfimos, tanto en el numerador como en el denominador, por lo tanto el resultado tiende a 1. Lo anterior, matemáticamente se puede expresar de la siguiente forma:

$$\lim_{n \rightarrow 0} \frac{x}{x} = 1$$

Según lo establecido en la metodología tarifaria, para el presente mes, corresponde realizar el cálculo de la liquidación extraordinaria.

La metodología tarifaria estableció el transitorio 9.5 y 9.6 para la conversión del precio de los litros a kilogramos la utilización de densidad de referencia la cuál rigió a partir del mes de diciembre de 2023.

Mediante oficios GG-0629-2023 del 27 de setiembre de 2023 y el GG-0983-2023 del 23 de octubre de 2023, Recope indicó que existen diferencias entre la densidad medida y la densidad de referencia para los productos comercializados en masa, lo cual es propio de la operación de este tipo de productos, razón por la cual solicitan analizar la problemática y gestionar sesiones de trabajo para buscar una solución.

En atención a lo solicitado se realizó una sesión de trabajo el 06 de noviembre de 2023, en la cual se concluyó que la metodología prevé mecanismos efectivos para la liquidación asociada a las diferencias ocasionadas por la densidad, por lo cual los estudios de liquidación extraordinaria y diferencial lo contemplan como parte de los cálculos desarrollados.

Lo discutido y acordado en dicha sesión también se plasmó en el oficio conjunto OF-0382-CDR-2023/OF-1166-IE-2023 del 17 de noviembre de 2023, en el cual de modo textual se indicó:

“Por ello, la metodología prevé mecanismos de liquidación que buscan la adecuada recuperación de los costos correspondientes, de este modo en la sección 3.7.1 del diferencial de precios, en la ecuación 12, se establece la forma de considerar esas diferencias relacionadas con el costo del producto en tanque y el de adquisición, de modo adicional la variable ALE determinada en la ecuación 19 de la metodología tarifaria vigente, permite la liquidación de las variables extraordinarias, de modo que se incluya en tarifa las diferencias entre el monto efectivamente percibido y el que se incluyó tarifariamente. Nótese que debido a que ahora el precio va a estar fijado en kilogramos, la metodología permite a través de la sección “7 Consideraciones Adicionales” realizar los cálculos intermedios necesarios y debidamente justificados, para que en estos mecanismos de liquidación se utilice el valor efectivamente cobrado en tarifa y con ello permitir que se recuperen las diferencias que se puedan generar por densidad, en este caso, se pueden ajustar los componentes tarifarios sujetos de liquidación por medio del ratio (o división) entre la densidad medida y la densidad utilizada en el estudio tarifario correspondiente.”

De este modo, la metodología tarifaria de modo prospectivo previó que este tipo de circunstancias pudieran suceder y por ello en la sección 7. Consideraciones Adicionales, habilitó la posibilidad de realizar cálculos intermedios sujetos a un conjunto de criterios:

*“(…) En caso de que alguna fuente de información requerida para el cálculo de alguna variable de la presente metodología deje de estar disponible para su utilización, la IE (o el órgano de Aresep que la Junta Directiva llegue a designar como responsable del proceso de fijación tarifaria de este servicio), tendrá la facultad de sustituir esta fuente de información por otra fuente que sea **confiable, basada en información pública, emitida por un ente competente y que técnicamente logre cumplir la finalidad***

requerida. Para lo cual, se deberá exponer una justificación detallada del cambio, en el informe que sustenta el estudio tarifario en el que se incorporará la nueva fuente de información, en un apartado o sección independiente.

Cuando se requiera de alguna variable adicional indispensable para realizar **cálculos intermedios, la IE (o el órgano de Aresep que la Junta Directiva llegue a designar como responsable del proceso de fijación tarifaria de este servicio), tendrá la facultad de aplicar estos cálculos empleando los criterios señalados en el párrafo anterior. (...)**. (El resaltado no es del original).

Así mismo, gracias a los dos elementos antes mencionados, esta Intendencia procedió a realizar un ajuste en el cálculo de la liquidación extraordinaria, tal y como se logra evidenciar en el archivo denominado "0. Liquidación extraordinaria ALE.xlsx" incluido como anexo a este recurso, específicamente en la hoja denominada "Densidades" y cuyo efecto se ve reflejado también en la hoja denominada "Ventas Diarias", en el cual por medio de los cálculos intermedios se realizó el ajuste para lograr liquidar los datos en función de los componentes efectivamente pagados por litro cada día.

Por su parte, para dar un adecuado cumplimiento a lo establecido en la metodología tarifaria, se procederá a analizar el cumplimiento de los criterios requeridos para la utilización de los cálculos intermedios de conformidad con la sección 7. Consideraciones Adicionales antes citada:

1. **Confiable:** la información utilizada es un procesamiento de información, obtenido a partir del Anexo 4 que Recope ha suministrado a través del Sistema de Información Regulatoria (SIR), de conformidad con lo establecido en la RE-0070-IE-2020 y RE-0054-IE-2022. Además, esta información pasa por un proceso de revisión exhaustiva aplicando los formularios de revisión definidos, los cuales permiten verificar la calidad, confiabilidad y consistencia de los datos.
2. **Basada en información pública:** debido a la confidencialidad de las compras de los diversos agentes no se incluye un detalle pormenorizado de las compras realizadas por cada cliente de Recope, si no que se desarrolla un reporte de ventas diarias por producto en una base de datos que se incluyó en el presente estudio, visible a dentro en el Excel denominado "0. Liquidación extraordinaria ALE.xlsx" en la hoja "Ventas diarias" y que es de acceso público para cualquier parte interesada.
3. **Emitida por un ente competente:** es emitida por la Aresep con base en los reportes remitidos por Recope en el SIR, y de conformidad con la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene toda la competencia para disponer de información de mercado asociada al servicio regulado.
4. **Que técnicamente logre cumplir la finalidad requerida:** de conformidad con el Considerando IV de la metodología vigente (RE-

0024-JD-2022 y sus reformas) y lo establecido en la sección 3.7.2.1 se debe realizar la liquidación para conciliar las diferencias entre los montos reales y estimados. Al respecto es importante mencionar que tal y como fue explicado anteriormente, las condiciones particulares de este tipo de productos hacen que la densidad medida presente diferencias diarias con respecto a la densidad de referencia, razón por la cual el monto por litro efectivamente cobrado varía en función de dicha densidad, pese a que el monto por kilogramos se mantiene invariante y guarda consistencia con el debidamente aprobado. Por esta razón es necesario utilizar esta variable intermedia para ajustarse a la densidad real de la venta.

De este modo, por medio de estos cálculos específicos se logró cumplir con la finalidad requerida, pues de lo contrario, la liquidación extraordinaria no lograría la adecuada devolución de estos recursos.

Para el presente cálculo de liquidación extraordinaria, es importante indicar que Recope informó mediante en las notas P-0727-2024, P-0751-2024 y P-0760-2024, que el 27 de noviembre de 2024, sufrió un ciberataque que afectó su red administrativa, como medida de protección, se aisló de inmediato la plataforma tecnológica SIG-SAP para evitar daños en su funcionalidad. Además, se desconectó el acceso a internet y los enlaces con los bancos estatales.

Recope indicó que esta situación dejó fuera de servicio los sistemas de facturación (SAP para terminales terrestres y SVFA para terminales aéreas), lo que obligó a realizar las ventas de combustibles de manera manual entre el 27 de noviembre del 2024 y el 28 de diciembre de 2024.

A partir del 29 de diciembre de 2024, Recope logró llevar a cabo las ventas con relativa normalidad, ya que el sistema SAP volvió a estar operativo y se restableció la conectividad con el Banco de Costa Rica (BCR) y el Banco Nacional de Costa Rica (BNCR). Paralelamente, se inició el registro y facturación de las ventas realizadas manualmente durante el periodo mencionado.

Sin embargo, en relación con las ventas en aeropuertos, Recope señaló mediante nota P-0093-2025 del 03 de marzo de 2025, que continuaba presentando limitaciones para suministrar la información de los aeropuertos, según el formato establecido por la IE para el Anexo 4. Ventas de Combustibles mediante la RE-0070-IE-2020, dados los problemas de conectividad entre FACTONTA y SVFA.

El 17 de junio de 2025, por medio del oficio OF-0880-IE-2025, la IE solicitó a Recope remitir la información estadística de ventas en aeropuertos para los meses de noviembre y diciembre de 2024, así como enero y febrero del 2025, en el formato establecido. Al respecto, mediante el oficio P-0386-

2025 del 16 de julio de 2025, la empresa indicó que no ha sido posible disponer de la información de noviembre-diciembre 2024 y de enero-febrero 2025 en el formato requerido. Lo anterior debido a que los sistemas disponibles para la facturación en terminales aeroportuarias data de los años 80, siendo su manejo muy limitado y requiere de un tratamiento complejo y lento para el reproceso de la información.

Además, Recope señaló que la información solicitada podría ser entregada antes del 29 de agosto de 2025, sujetos a que no se presentaran inconvenientes con los sistemas. De esta forma, mediante el oficio OF-1036-IE-2025 del 05 de agosto de 2025, la IE brindó a Recope como plazo máximo de entrega de esta información el 29 de agosto de 2025. Una vez vencido este plazo, lo solicitado no fue atendido por Recope y no se recibió justificación alguna por parte de la empresa.

Así las cosas, el 09 de septiembre de 2025, por medio del oficio OF-1167-IE-2025, esta Intendencia solicitó a Recope referirse al motivo por el cual no presentó la información en tiempo y forma de las ventas de aeropuertos para los meses de diciembre 2024 y enero y febrero de 2005, en el plazo acordado en el oficio OF-1036-IE-2025. Asimismo, se estableció un nuevo plazo para que la empresa atendiera lo solicitado, siendo este al 19 de setiembre de 2025.

En respuesta al oficio OF-1036-IE-2025, Recope mediante el oficio P-0500-2025 del 18 de septiembre de 2025 comunicó que el estado de la situación no ha cambiado desde la comunicación de la nota P-0386-2025, siendo la principal causa un problema con la instalación del programa VHC (Fact-Conta). Aunado a ello, solicitan una prórroga al 28 de noviembre de 2025, con la posibilidad de que se entregue lo solicitado antes de esta fecha prevista. Por lo cual, mediante el oficio OF-1216-IE-2025 del 22 de septiembre de 2025, la IE aprobó la prórroga solicitada por Recope.

Teniendo en consideración esto, para el cálculo de las variables LASE, LPS y LAL, en el caso de ventas reales, se utilizaron las suministradas por Recope a través del anexo 4. Ventas Combustibles de los meses comprendidos entre febrero de 2025 y julio de 2025, complementado estas ventas con las remitidas en el archivo Excel llamado "Datos Aerop. Feb_2025", el cual contiene ventas en aeropuertos del mes de febrero de 2025, por dificultades mencionadas con anterioridad producto del ciberataque del 27 de noviembre de 2024, Recope presentó en un formato distinto al establecido en el anexo 4. Ventas Combustibles.

Sobre la información adjunta por Recope de ventas adicionales en aeropuertos, en el siguiente cuadro se muestran los litros vendidos por producto para el mes de febrero de 2025.

Ventas en millones de litros para aeropuertos reportadas por Recope mediante archivo adjunto adicional según producto, periodo febrero 2025.

Nombre del archivo adjunto	Año	Mes	Producto	Litros
		Febrero	Av-Gas	0,12
Datos Aerop. Feb_2025	2025	Febrero	Jet fuel A	31,95
		Febrero	Jet fuel A-1	0,03

Fuente: Intendencia de Energía con información aportada por Recope.

De acuerdo con el cuadro anterior, para el mes de enero de 2025 se reportaron ventas en aeropuertos equivalentes a 32,10 millones de litros.

Estos datos de ventas en aeropuertos sumado a lo reportado por medio del anexo 4. Ventas combustibles para los meses correspondientes a liquidar en el presente estudio, toma un valor total de ventas reales por 1 974,84 millones de litros.

Seguidamente, se muestra el desglose de dicho monto de acuerdo con el producto, mes y año.

Ventas totales en millones de litros reportadas por Recope a través del anexo 4. Ventas Combustibles y archivo adjunto adicional de febrero 2025 según producto, periodo febrero a julio 2025.

Producto	Mes					
	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Gasolina RON 95	66,38	72,85	72,24	70,14	69,23	73,10
Gasolina RON 91	48,75	51,55	51,60	47,72	49,23	49,98
Gasolina RON 91 (pescadores)	0,62	0,75	0,71	0,44	0,46	0,55
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	113,12	122,37	113,59	114,07	108,18	119,06
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	1,58	1,68	1,66	1,78	1,55	1,66
Keroseno	0,33	0,31	0,36	0,28	0,32	0,28
Bunker	7,16	7,25	7,26	7,08	6,67	7,31
Bunker Térmico ICE 2	-	-	-	13,90	15,78	-
Asfalto PG-64-22	8,86	7,74	6,03	6,94	6,63	6,44
Diésel pesado o gasóleo	0,38	0,37	0,37	0,39	0,24	0,31
Emulsión asfáltica lenta (RL)	-	-	-	-	-	0,04
Emulsión asfáltica rápida (RR)	0,88	1,27	0,96	0,98	1,36	0,96
LPG (70-30)	38,74	41,26	39,80	42,39	39,13	42,88
Av-Gas	0,17	0,17	0,12	0,12	0,11	0,12
Jet fuel A-1	0,03	-	-	-	-	-
Jet fuel A	31,95	37,35	28,83	23,84	26,17	29,65
Total general	318,94	344,92	323,51	330,07	325,07	332,33

Fuente: Intendencia de Energía con información aportada por Recope.

Es importante tener presente que, en el momento que Recope resuelva las dificultades de acceso a los sistemas respectivos para la extracción de la información de ventas en aeropuertos que presentó en archivos adjuntos al anexo 4. Ventas Combustible, deberá de incluir dicha información en el formato establecido. Por lo cual, dado que esta se remite por medio del Sistema de Información Regulatoria (SIR), es requerido que Recope solicite a la Intendencia de Energía proceder a eliminar la carga existente del anexo 4, de forma tal, que pueda subir nuevamente el anexo actualizado.

Una vez realizado esto, la Intendencia de Energía procederá a revisar la información cargada, de forma que, esta sea consistente con los datos presentados para febrero de 2025 y utilizados para este estudio.

*Cualquier diferencia que se identifique e influya sobre la liquidación extraordinaria calculada en el presente estudio, se tendrá en consideración lo dispuesto en el apartado **5.9. Liquidación ordinaria (ALOi,t)** de la metodología tarifaria RE-0024-JD-2022:*

[...]

“Esta variable habilita la posibilidad de considerar el reconocimiento en la tarifa por situaciones que tienen un impacto directo, derivado de fiscalizaciones realizadas por la IE (o el órgano de la Aresep que la Junta Directiva llegue a designar como responsable del proceso de fijación tarifaria de este servicio) y/o por el cumplimiento de órdenes judiciales o administrativas, emitidas por los órganos competentes.

Posterior a la primera aplicación ordinaria se podrá activar esta variable por los siguientes casos:

a) Fiscalizaciones:

- Rendimiento sobre la base tarifaria, se incluyen variables como las inversiones desarrolladas por Recope, adiciones, retiros, capital de trabajo, depreciaciones, actualizaciones en valores de activos, rédito para el desarrollo y el activo fijo neto en operación. En los casos en que Recope solicite que se le fije la tarifa con un Rendimiento sobre la base tarifaria ($RSBT_{i,t}$) inferior al máximo, el valor del Rendimiento sobre la base tarifaria incorporado en la tarifa a considerar para la liquidación debe ser el que se incorporó en la tarifa correspondiente. Por lo que la diferencia entre el $RSBT_{i,t}$ máximo y el $RSBT_{i,t}$ solicitado por Recope, no se considerará en el proceso de liquidación.*

- *Otras gestiones especiales que la IE desarrolle de conformidad con el “Manual de seguimiento y fiscalización” y tengan un impacto tarifario.*

b) Órdenes judiciales o administrativas:

- *Únicamente por órdenes judiciales que dispongan un reconocimiento tarifario directo.*
- *Resoluciones o disposiciones administrativas vinculantes, cuya ejecución tiene un impacto tarifario directo.*

Se identificarán, cuando corresponda, las variaciones importantes entre el dato real de los temas antes indicados (que fueron aprobados en el estudio tarifario a liquidar) y el incorporado en la tarifa que estuvo vigente en el período a liquidar. Por lo que se debe realizar una depuración y verificación de los datos reales que presente el prestador del servicio, para garantizar la consistencia de estos con las proyecciones y planes aprobados en el estudio tarifario”.

[...]

A continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de las ecuaciones dentro del cálculo de la variable ALE.

Cuadro 6.
Cálculo de la liquidación extraordinaria (ALE)
(millones de colones para los datos liquidados, en millones de litros
para las ventas estimadas y en colones por litro para el ALE)

PRODUCTO	LASE	LPS	LAL	LC/VSE	VSE	ALE
Gasolina RON 95	237,53	- 250,75	- 123,15	0,00	444,40	0,88
Gasolina RON 91	- 69,34	- 168,86	- 182,44	- 0,00	299,27	- 0,31
Gasolina RON 91 (pescadores)	-	-	-	-	4,31	-
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	134,45	- 397,39	- 174,63	0,00	704,29	0,59
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	-	-	-	-	10,44	-
Diésel marino	-	-	-	-	-	-
Keroseno	0,41	- 1,09	0,02	0,00	1,93	0,88
Bunker	0,18	- 0,38	1,07	- 0,00	41,15	- 0,02
Bunker Térmico ICE	-	-	-	-	-	-
Bunker Térmico ICE 2	- 7,63	- 0,41	490,63	0,00	45,00	11,20
IFO 380	-	-	-	-	-	-
Asfalto AC-30	-	-	93,14	-	-	-
Asfalto PG-64-22	0,39	- 0,39	123,30	0,00	42,69	2,93
Asfalto AC-10	-	-	-	-	-	-
Diésel pesado o gasóleo	- 3,26	- 1,13	- 0,84	- 0,00	2,00	- 1,77
Emulsión asfáltica rápida (RR)	0,17	- 0,05	0,09	- 0,00	5,75	- 0,09
Emulsión asfáltica lenta (RL)	- 0,05	- 0,00	- 0,00	- 0,00	0,08	- 0,83
LPG (70-30)	0,60	- 2,33	1,53	0,00	255,33	0,05
LPG (rico en propano)	-	-	-	-	-	-
Av-Gas	1,67	- 0,44	- 12,53	- 0,00	0,78	- 13,44
Jet fuel A-1	-	-	246,15	-	-	-
Jet fuel A	- 0,89	- 1,76	212,62	-	192,38	1,11
Nafta pesada	-	-	-	-	-	-

Fuente: Intendencia de Energía

Según se aprecia, para el Asfalto y Asfalto PG-64-22, se realiza un cálculo independiente para las ecuaciones LASE, LPS, LAL, LC/VSE y ALE. Para el caso de LC/VSE se mantienen los valores calculados en la RE-0024-IE-2025 y su rectificación mediante la RE-0025-IE-2025. Sin embargo, se debe de sumar cada una de estas variables de ambos productos para calcular un ALE compuesto por estos, dado que, de acuerdo con la solicitud tarifaria ordinaria presentada por Recope para la inclusión del Asfalto PG-64-22, tramitada en el expediente ET-020-2024, este producto está destinado a sustituir el Asfalto AC. Este mismo procedimiento se realiza con los productos Jet fuel A y Jet fuel A-1, que al igual que el caso anterior, en la solicitud tarifaria ordinaria presentada por Recope para la inclusión Jet fuel

A, tramitada en el expediente ET-096-2023, indica que el Jet fuel A está destinado a sustituir el Jet fuel A-1.

De esta forma, para dichos productos el ALE compuesto resultante se muestra a continuación:

PRODUCTO	LASE	LPS	LAL	LC/VSE	VSE	ALE
Asfalto PG-64-22	0,39	- 0,39	30,17	0,00	42,69	0,75
Jet fuel A	- 0,89	- 1,76	-33,53	-	192,38	-0,17

En estos cálculos, se debe recordar que, para el caso de LASE, un valor negativo indica las ventas reales fueron menores a las estimadas y por tanto se recuperó un monto menor por parte de los subsidiadores, esto implica que se deben aumentar las tarifas para recuperar el monto faltante. Por el contrario, un valor positivo, indica un monto a favor de los usuarios, el cual debe devolverse por medio de una rebaja.

Es relevante indicar que para obtener el LPS se debe realizar un cálculo previo en el cual se liquida el efecto de los subsidios cruzados denominado LVTS (Liquidación del valor total del subsidio cruzado para el ajuste tarifario "t"), en dicho cálculo se utiliza el valor del promedio ponderado mensual del subsidio cruzado por tipo de combustible ($SC_{i,t}$) que puede asumir tanto signo negativo como positivo, ya que es una variable numérica continua, en el cálculo de los precios plantel (ecuación 4) la variable $SC_{i,t}$ se incorpora restando en la operación aritmética para evidenciar que un valor positivo de $SC_{i,t}$ afectaría la tarifa final hacia la baja.

Por su parte la variable $SC_{i,t}$ se incluye con su valor original (positivo o negativo) en el cálculo de la ecuación del LVTS, pues es lo que corresponde de conformidad con la metodología vigente.

Para el caso de LAL, un valor positivo indica la existencia de un monto a favor de los usuarios, el cual debe devolverse por medio de una rebaja, pues se recibió un monto menor de diferencial de precios o liquidación extraordinaria de la que efectivamente se debía recibir. Por el contrario, un valor negativo, indica que los usuarios recibieron un monto mayor al que correspondía y por ello se debe aumentar las tarifas para realizar la respectiva recuperación a favor del prestador.

En el caso del LC/VSE, un monto positivo implica que ventas reales fueron mayores a las estimadas y por tanto se recuperó un mayor monto mayor por canon, el cual estaría a favor de los usuarios, y por tanto debe devolverse por medio de una rebaja. Por el contrario, un monto negativo implica que no se recuperó el monto respectivo de canon y se debe aumentar las tarifas para realizar la respectiva recuperación a favor del prestador.

Si el valor de ALE es positivo indica un monto a favor de los usuarios, el cual debe devolverse por medio de una rebaja, y por el contrario un valor negativo indica un monto que se debe reconocer al prestador, el cual debe devolverse sumando o aumentado la tarifa final.

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 RE-0024-JD-2022, se actualiza en los precios de los combustibles, el subsidio a la flota pesquera, calculado con base en la facturación de compra de los combustibles gasolina RON 91 y diésel, para ello se utilizó los informes de compra más recientes que se encuentren disponibles.

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 este modo, dado que la Ley 9134 establece que se debe emplear los costos de compra de Recope, y la resolución RE-0024-JD-2022, establece que, para el cálculo del costo de adquisición mostrado en el punto anterior, se deben utilizar precios de compra de Recope, se considera que dicho concepto cumple con lo requerido en la citada Ley respecto a los costos de compra.

Además, es importante aclarar que, dentro del costo de adquisición, también se estarían contemplando los rubros asociados al flete hasta el puerto de destino en Costa Rica y los seguros correspondientes al combustible, como parte del costo de compra que se deben sufragar para adquirir el producto.

En tal sentido, lo que corresponde es eliminar del margen de operación los rubros que según la Ley 9134, no deberían incorporarse en el monto a pagar por parte de la flota pesquera nacional no deportiva.

De este modo, el precio plantel del diésel y la gasolina RON 91 para venta al sector pesquero nacional no deportivo debe contemplar, únicamente: costos de trasiego, almacenamiento y distribución; éstos de acuerdo con la última información disponible, en este caso, el estudio ordinario en el cual se determinó dichos montos (RE-0048-IE-2019 visible en el ET-024-2019).

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 y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Subsidios”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “3. Cálculo Subsidios.xlsx”:

Cuadro 7.
Cálculo del margen de Recope a incluir en el precio de la flota
pesquera
(colones por litro)

Componente del margen	RON 91		Diésel	
	Costos incluidos en tarifa	Costos a incluir para pescadores	Costos incluidos en tarifa	Costos a incluir para pescadores
<i>Pérdidas en tránsito \$/bbl</i>	-0,06	0,00	0,01	0,00
<i>Costos de trasiego almacenamiento y distribución</i>	9,16	9,16	9,38	9,38
<i>Costos de gerencias de apoyo</i>	9,02	0,00	9,02	0,00
<i>Inventario de Seguridad en producto terminado</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Inversión (depreciación)</i>	7,36	0,00	7,35	0,00
<i>Costos por demoras en embarques</i>	0,74	0,00	0,74	0,00
<i>Transferencias</i>	0,28	0,00	0,28	0,00
Total	26,51	9,16	26,78	9,38

Fuente: Intendencia de Energía

Así las cosas, las tarifas propuestas de gasolina RON 91 incluirían un margen de operación de ₡26,51 por litro, mientras que el cargo por margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ₡9,16 por litro, generando una diferencia de ₡-17,35 por litro.

Para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre, las tarifas propuestas incluirían un margen de operación de ₡26,78 por litro, mientras que el margen para la flota pesquera nacional no deportiva será de ₡9,38 por litro, generando una diferencia de ₡-17,40 por litro.

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 octubre 2025, con el fin de determinar el monto total a subsidiar, tal y como se muestra a continuación:

Cuadro 8.
**Cálculo del subsidio por litro a incluir en el precio de la flota pesquera
y el monto del subsidio total.**

Producto	Costos incluidos en tarifa	Costos a incluir para pescadores	Monto del subsidio por litro a trasladar	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Valor subsidio Pescadores	
Gasolina RON 91 (pescadores)	26,51	9,16	-17,35	698 430	-	12 116 923,38
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	26,78	9,38	-17,40	1 643 608	-	28 598 542,09
Total del subsidio					-	40 715 465,47

Fuente: Intendencia de Energía.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

Tal y como se muestra en el cuadro anterior se obtiene como resultado que el monto total a subsidiar en octubre 2025 es de $\text{C}\$-12\ 116\ 923,38$ para la gasolina RON 91 para pescadores. Por otra parte, para el caso del diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre de pescadores un monto correspondiente a $\text{C}\$-28\ 598\ 542,09$ en dicho mes.

El subsidio total a pescadores asciende a $\text{C}\$40\ 715\ 465,47$ a trasladar en octubre de 2025. Una vez obtenido este monto se distribuye según las ventas estimadas para dicho mes de todos los demás productos que expende Recope, de este modo, con base en las ventas estimadas para los productos subsidiadores, se determina la proporción que cada producto debe aportar. Para obtener el monto respectivo para cada producto, se multiplica el monto total del subsidio, por la participación relativa y para determinar el monto por litro que debe aportar cada producto, se debe dividir dicho monto entre la cantidad de litros estimados.

A continuación, se muestra el porcentaje asignado a cada producto y el monto por litro correspondiente y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado "Cuadros.xlsx", en la hoja "Subsidios". Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado "3. Cálculo Subsidios.xlsx":

Cuadro 9.
Cálculo de la asignación del subsidio por producto

Producto	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Participación relativa	Subsidio ¢/litro
Gasolina RON 95	73 096 181,00	23,50%	0,13
Gasolina RON 91	48 032 358,00	15,44%	0,13
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	110 301 594,00	35,46%	0,13
Jet fuel A-1	-	0,00%	-
Jet fuel A	23 656 831,00	7,61%	0,13
LPG (70-30)	41 546 666,00	13,36%	0,13
LPG (rico en propano)	-	0,00%	-
Asfalto AC-30	-	0,00%	-
Asfalto PG-64-22	6 043 086,00	1,94%	0,13
Asfalto AC-10	-	0,00%	-
Diésel marino	-	0,00%	-
Keroseno	303 502,00	0,10%	0,13
Bunker	6 750 380,00	2,17%	0,13
IFO 380	-	0,00%	-
Av-Gas	112 834,00	0,04%	0,13
Bunker Térmico ICE	-	0,00%	-
Bunker Térmico ICE 2	-	0,00%	-
Emulsión asfáltica lenta (RL)	-	0,00%	-
Emulsión asfáltica rápida (RR)	938 182,00	0,30%	0,13
Diésel pesado o gasóleo	285 392,00	0,09%	0,13
Nafta pesada	-	0,00%	-

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

En materia de subsidios, es necesario destacar que para los productos que no se disponga de una estimación de ventas, el monto del subsidio a aplicar será de cero.

6.2. Política sectorial

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

“Artículo 1 Transformación

Transfórmase el Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma, denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en adelante y para los efectos de esta Ley llamada Autoridad Reguladora. La Autoridad Reguladora tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa. Se regirá por las

disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y las leyes que la complementen.

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.”

Conforme a dicho artículo, si bien la Aresep, a la luz del artículo 188 de la Constitución Política, goza de autonomía técnica y administrativa, pudiendo no sujetarse a los lineamientos del Poder Ejecutivo; igualmente existe un ámbito de intervención limitado a dicho Poder, a través del Plan Nacional de Desarrollo, y los planes y políticas sectoriales que emita.

Al emitirse alguno de los actos mencionados por parte del Poder Ejecutivo, en principio, la Aresep debe incorporar tales disposiciones como parte de su labor regulatoria, de forma que exista alguna coordinación entre el ejercicio de las funciones de la Aresep a la luz de la Ley N° 7593 (a pesar de su independencia y autonomía) y las disposiciones generales del Poder Ejecutivo que orientan el rumbo del país. Ello, sin perjuicio de la posible discusión por incompatibilidad que eventualmente pudiera existir, entre lo que disponga el Poder Ejecutivo y lo que establece la Ley N° 7593, por el solo hecho de que la entrada en vigor de las disposiciones ejecutivas implica que deben surtir efectos y ser acatadas, hasta que un juez de la República disponga lo contrario.

El acatamiento o aplicación de los planes o políticas sectoriales que emita el Poder Ejecutivo puede tener diversas implicaciones en el ámbito regulatorio, razón por la cual, resulta necesario que estos sean compatibles con lo dispuesto en la Ley N° 7593, así como, con la autonomía y competencias atribuidas a la Aresep.

Partiendo de este escenario, las implicaciones podrían tener impacto en diversas áreas, como la fijación tarifaria, misma que forma parte de las funciones encomendadas a las Intendencias de Regulación, conforme al artículo 17 inciso 1) del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF).

De esta forma la aplicación de una política o plan sectorial, con implicaciones desde una perspectiva tarifaria, le compete a cada Intendencia de Regulación, según corresponda, debiendo acatarla y aplicarla en el ámbito de sus funciones.

De lo anterior esta Intendencia concluye lo siguiente:

- 1. La Aresep, goza de autonomía técnica y administrativa, pudiendo no sujetarse a los lineamientos del Poder Ejecutivo; con las limitaciones indicadas en el artículo 1 párrafo 2 de la ley 7593 referente al ámbito de intervención del dicho Poder a través del Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes y políticas sectoriales que emita.*
- 2. Al emitirse alguno de los actos mencionados en el párrafo segundo del artículo 1 de la Ley 7593, por parte del Poder Ejecutivo, en principio, la Aresep debe incorporar tales disposiciones como parte de su labor regulatoria.*
- 3. El acatamiento o aplicación de los planes o políticas sectoriales que emita el Poder Ejecutivo puede tener diversas implicaciones en el ámbito regulatorio, como la fijación tarifaria, misma que forma parte de las funciones encomendadas a las Intendencias de Regulación, conforme al artículo 17 inciso 1) del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF).*
- 4. Por lo anterior la aplicación de la presente política o plan sectorial, con implicaciones tarifarias, le compete a la Intendencia de Energía, debiendo acatarla y aplicarla en el ámbito de sus funciones.*

En este contexto esta Intendencia considera necesario la aplicación de la política sectorial prevista en el decreto 43576-MINAE en la presente aplicación la metodología dispuesta en la RE-0024-JD-2022, en los términos que se desarrollarán a continuación:

- Decretos Ejecutivos 39437-MINAE, 42352- MINAE y 43576-MINAE***

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 Digital 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 Ejecutivo 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.”

Por otra parte, mediante el Decreto Ejecutivo 43576- MINAE, del 3 de junio de 2022, publicado en el Alcance Digital 115, a La Gaceta 106, del 8 de junio de 2022, se reformó la Política Sectorial definida en el Decreto Ejecutivo 39437, citado, con el fin de excluir a los asfaltos y emulsiones asfálticas como beneficios del subsidio correspondiente como se muestra a continuación:

Artículo 1 °. - *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 2°. - *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.º 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 3°. - *El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de su publicación.*

En concordancia con lo anterior, corresponde en el presente estudio tarifario aplicar estos tres Decretos Ejecutivos. En línea con lo anteriormente mencionado, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE y sus reformas establecidas en los Decretos Ejecutivos 42352- MINAE y 43576-MINAE, que determinó el porcentaje promedio que representaba el precio internacional FOB con respecto al precio plantel para el periodo comprendido entre 2008-2015. Al respecto, se advierte que la Autoridad Reguladora no es competente para modificar los términos y criterios que sustentan esta política pública establecida por el Poder Ejecutivo.

Tal y como se desprende del Decreto Ejecutivo 43576-MINAE, anteriormente citado, se debe excluir de los productos beneficiarios a los asfaltos y a las emulsiones asfálticas.

Ahora bien, producto del cambio en la metodología tarifaria, en la cual se dejó de utilizar los precios FOB, se solicitó a Recope como parte del informe de compras, incorporar también los valores FOB asociados a dichas compras. Con esta variable, es posible determinar el precio FOB respectivo, a fin de poder calcular el subsidio y de esta manera mantener lo dispuesto por el Poder Ejecutivo.

De este modo, debido a que en este estudio tarifario se actualiza los datos de precio FOB y precio en terminales de venta para los productos que poseen datos de compra, es necesario a partir de estos resultados, determinar el precio en terminales de venta, que permite 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. Este precio se determinará como el cociente entre el Precio FOB obtenido entre el porcentaje promedio del periodo 2008-2015, de modo análogo a como se ha realizado en fijaciones previas.

Así las cosas, el subsidio es el resultado de la diferencia entre el precio subsidiado (el cual permite mantener la relación antes mencionada) y el precio en terminales de venta estimado sin subsidio, a continuación, se muestran los resultados respectivos y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Subsidios”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “3. Cálculo Subsidios.xlsx”:

Cuadro 10.
Porcentaje promedio del Prij sobre el precio plantel, 2008-2015

Producto	Porcentaje promedio Pri en PPCi 2008-2015	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Precio FOB estimado ¢/litro	Precio terminal sin subsidio*	Precio terminal subsidiado*	Subsidio	Valor total del subsidio (millones)		
<i>Bunker</i>	85,97%	6 750 380,00	194,00	289,55	225,65	-	63,90	-	431,35
<i>Bunker Térmico ICE</i>	84,88%	-	223,18	259,89	262,93	-	3,05	-	-
<i>Bunker Térmico ICE 2</i>	84,88%	-	221,87	276,49	261,39	-	15,10	-	-
<i>LPG (70-30)</i>	86,22%	41 546 666,00	96,67	167,25	112,11	-	55,13	-	2 290,61
<i>LPG (rico en propano)</i>	89,17%	-	222,82	283,80	249,87	-	33,93	-	-
Total del subsidio									-2 721,96

*Este precio no incluye impuestos

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

Es importante mencionar que, para el desarrollo de este cálculo, esta Intendencia siguió los pasos necesarios con el fin de homologar una relación de precios que estuvo construida para un periodo en el cual el precio internacional, estaba estimado en términos FOB. De tal forma que, con la información disponible, se logró realizar los cálculos requeridos para mantener la misma lógica que sustenta la política pública que, como se indicó, no puede ser modificada por la Autoridad Reguladora.

La metodología vigente plantea el uso de costo de adquisición de las compras de Recope, y deja de lado los precios FOB de referencia internacional que se utilizaban en la metodología anterior. Por otro lado, el Decreto Ejecutivo 39437-MINAE planteaba una relación asociada al periodo 2008-2015, donde los mercados de los hidrocarburos tenían un comportamiento muy distinto a lo que sucede en fechas recientes. En este punto se advierte la necesidad de que el MINAE como ente rector promueva una actualización y mejora del decreto vigente tomando en consideración entre otras cosas, los cambios en la composición del mercado, avances tecnológicos y acuerdos del país en el marco del plan de descarbonización de la economía.

El resultado final se obtuvo multiplicando el valor del subsidio para cada producto por las ventas estimadas para octubre de 2025, el monto total a subsidiar asciende a ¢ 2 721 956 833 36 los cuales deberán dividirse entre los diferentes productos subsidiadores. 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, los asfaltos y emulsiones asfálticas según lo establecido en los Decretos Ejecutivos 42352- MINAE y 43576-MINAE), proporcionalmente a las ventas estimadas para diciembre 2023.

Los resultados se muestran a continuación y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Subsidios”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “3. Cálculo Subsidios.xlsx”:

Cuadro 11.
Cálculo de la asignación del subsidio según la política sectorial

Producto	Ventas proyectadas mes posterior en litros	Participación relativa	Asignación del subsidio (¢/L)
Gasolina RON 95	73 096 181,00	31,49%	11,73
Gasolina RON 91	48 032 358,00	20,69%	11,73
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	110 301 594,00	47,52%	11,73
Diésel marino	0,00	0,00%	-
Keroseno	303 502,00	0,13%	11,73
IFO 380	0,00	0,00%	-
Diésel pesado o gasóleo	285 392,00	0,12%	11,73
Av-Gas	112 834,00	0,05%	11,73
Nafta pesada	0,00	0,00%	-

Fuente: Intendencia de Energía

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 (ET-069-2019), que resolvió el recurso de revocatoria contra la resolución RE-0070-IE-2019 (ET-069-2019), que entre otras cosas analizó el argumento referido al subsidio del Asfalto AC-10.

7. Canon

De conformidad con la metodología vigente, el canon de regulación de la actividad de suministro del combustible $Ca_{i,a}$ que se debe incorporar a los precios de los combustibles [...] se refiere al canon de regulación vigente de las actividades de suministro de combustibles en el territorio nacional expresado en colones por litro, el cual es aprobado por la Contraloría General de la República. Este canon será ajustado de manera extraordinaria, según se indica en el apartado 6. [...]

[...] Este factor se actualizará cada vez que la Contraloría General de la República apruebe el monto del mismo y éste sea publicado por Aresep, se incluirá en la última fijación extraordinaria de cada año. [...]

En el Alcance 195 a la Gaceta 227 del 03 de diciembre de 2024, por medio de la resolución RE-0649-RG-2024 del 27 de noviembre de 2024, se publicaron los cánones 2025, aprobados por la Contraloría General de la República mediante el oficio DFOE-SOS-0434 del 31 de julio de 2024.

El canon aprobado asciende a $\$2\,532\,499\,711$ anuales, las ventas estimadas del 2025 fueron proyectadas por Recope y entregadas a la Aresep el 20 de diciembre mediante correo electrónico, las cuales se estiman en 23 537 128 barriles, lo que equivale a 3 742 104 430,47 litros. La distribución se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 12.
Cálculo del canon 2024

Producto	Canon (¢/L)
Gasolina RON 95	0,68
Gasolina RON 91	0,68
Gasolina RON 91 (pescadores)	0,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	0,68
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	0,00
Diésel marino	0,68
Keroseno	0,68
Bunker	0,68
Bunker Térmico ICE	0,68
Bunker Térmico ICE 2	0,68
IFO 380	0,68
Asfalto AC-30	0,68
Asfalto PG-64-22	0,68
Asfalto AC-10	0,68
Diésel pesado o gasóleo	0,68
Emulsión asfáltica rápida (RR)	0,68
Emulsión asfáltica lenta (RL)	0,68
LPG (70-30)	0,68
LPG (rico en propano)	0,68
Av-Gas	0,68
Jet fuel A-1	0,68
Jet fuel A	0,68
Nafta pesada	0,68

Fuente: Intendencia de Energía.

8. Precios en terminales plantel sin impuestos

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

Cuadro 13.
Precio en terminales sin impuesto por producto según cada componente
(¢ / litro)

Producto	COA	Margen de operación de Recope	Diferencial de precio	ALE	ALO	Canon de reg.	Pescadores		Decreto Ejecutivo 43576-MINAE		Decreto Ejecutivo 43575-MINAE		Rendimiento sobre base tarifaria	Precio Plantel (sin impuesto)	
							Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio	Subsidio cruzado	Asignación del subsidio			
Gasolina RON 95	283,20	26,73	1,03	0,88	-	0,68	-	0,13	-	11,73	-	-	10,97	333,59	
Gasolina RON 91	275,36	26,51	4,31	0,31	-	0,68	-	0,13	-	11,73	-	-	11,17	330,19	
Gasolina RON 91 (pescadores)	275,36	26,51	-	-	-	-	-	17,35	-	-	-	-	-	284,52	
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	290,68	26,78	-	10,01	-	0,59	-	0,68	-	0,13	-	-	11,64	331,03	
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	290,68	26,78	-	-	-	-	-	17,40	-	-	-	-	-	300,06	
Diésel marino	859,39	26,78	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	11,64	898,48	
Keroseno	291,24	25,11	-	0,88	-	0,68	-	0,13	-	11,73	-	-	10,27	338,27	
Bunker	216,33	50,13	8,82	0,02	-	0,68	-	0,13	-	63,90	-	-	13,45	225,65	
Bunker Térmico ICE	241,12	14,90	-	-	-	0,68	-	-	-	3,05	-	-	3,19	262,93	
Bunker Térmico ICE 2	264,46	14,90	4,46	-	11,20	-	0,68	-	-	15,10	-	-	3,19	261,39	
IFO 380	520,10	42,09	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	12,72	575,59	
Asfalto AC-30	240,15	58,86	0,47	-	0,75	-	0,68	-	-	-	-	-	16,20	315,62	
Asfalto PG-64-22	243,24	58,86	0,47	-	0,75	-	0,68	-	0,13	-	-	-	16,20	318,84	
Asfalto AC-10	240,28	59,07	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	16,20	316,23	
Diésel pesado o gasóleo	248,48	22,88	-	1,77	-	0,68	-	0,13	-	11,73	-	-	6,07	291,73	
Emulsión asfáltica rápida (RR)	158,11	27,01	-	0,09	-	0,68	-	0,13	-	-	-	-	13,78	199,80	
Emulsión asfáltica lenta (RL)	158,11	16,56	-	0,83	-	0,68	-	-	-	-	-	-	13,78	189,95	
LPG (70-30)	135,43	21,96	-	1,46	-	0,05	-	0,13	-	55,13	-	-	10,56	112,11	
LPG (rico en propano)	250,48	22,09	-	-	-	0,68	-	-	-	33,93	-	-	10,56	249,87	
Av-Gas	584,39	52,35	-	41,84	-	13,44	-	0,68	-	0,13	-	11,73	-	30,22	651,09
Jet fuel A-1	286,12	54,13	3,44	0,17	-	0,68	-	-	-	-	-	-	14,07	358,60	
Jet fuel A	291,24	54,13	3,44	0,17	-	0,68	-	0,13	-	-	-	-	14,07	363,85	
Nafta pesada	279,28	17,70	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	10,50	308,16	

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

Es importante mencionar que los precios indicados en el cuadro anterior corresponden a un insumo para determinar el precio final con impuesto tal y como se presentará en las secciones siguientes.

En función de lo anterior, para los productos cuyo precio se determinará por masa, en la sección 10 del presente informe se realizará la conversión correspondiente a partir de las densidades de referencia para obtener el precio por kilogramo con impuesto en terminales de distribución.

9. Impuesto único

De acuerdo con el Decreto Ejecutivo 45104-H del 7 de julio de 2025, publicado en el Alcance N°91 a la Gaceta N°135 del 22 de julio de 2025, mediante el cual el Ministerio de Hacienda, actualizó el impuesto único a los combustibles y lo establecido en la Ley 10110, publicada en el Alcance 1 a La Gaceta 2 del 6 de enero de 2022, que reformó el artículo 1 de la Ley 8114 de Simplificación y eficiencia tributaria, se muestra el dato del impuesto vigente, según el siguiente:

Cuadro 14.
Impuesto único a los combustibles
(colones por litro)

Producto	Impuesto en colones por litro
Gasolina RON 95	272,75
Gasolina RON 91	260,50
Gasolina RON 91 (pescadores)	0,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	154,25
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	0,00
Diésel marino	154,25
Keroseno	74,25
Bunker	25,25
Bunker Térmico ICE	25,25
Bunker Térmico ICE 2	25,25
IFO 380	0,00
Asfalto AC-30	52,75
Asfalto PG-64-22	52,75
Asfalto AC-10	52,75
Diésel pesado o gasóleo	51,00
Emulsión asfáltica rápida (RR)	40,25
Emulsión asfáltica lenta (RL)	40,25
LPG (70-30)	24,00
LPG (rico en propano)	24,00
Av-Gas	260,50
Jet fuel A-1	156,25
Jet fuel A	156,25
Nafta pesada	37,75

Fuente: Intendencia de Energía. Decreto Ejecutivo 45104-H, publicado en el Alcance 91 La Gaceta N°135 del 7 de julio de 2025 y Ley 10110.

El 24 de julio de 2025, la IE, mediante la resolución RE-0039-IE-2025, actualizó el impuesto único de los combustibles, según el Decreto Ejecutivo 45104-H del 7 de julio de 2025 y publicado el 22 de julio de 2025, en el Alcance N°91 a la Gaceta N°135 y su rectificación mediante la resolución RE-0040-IE-2025 publicada en el Alcance N°97 a la Gaceta N°141. (ET-050-2025)

10. Precio en terminales de ventas para productos vendidos por masa

De conformidad con lo indicado en el transitorio 9.5 “Implementación en el sistema de facturación para los productos que se comercialicen en masa” y el 9.6 “Conversión de los márgenes para los combustibles que se comercialice

en masa”, establecidos en la resolución RE-0024-JD-2022 y sus reformas, esta intendencia aplicó el precio por masa por primera vez en la resolución RE-0154-IE-2023 del 05 de diciembre de 2023 y rectificadas mediante la resolución RE-0157-IE-2023 del 13 de diciembre 2023, publicadas en el Alcance 240 a la Gaceta 226 del 06 de diciembre de 2023 y Alcance 252 a la Gaceta 233 del 15 de diciembre de 2023, respectivamente.

Para esta oportunidad Recope suministró la información actualizada de las densidades a través del Sistema de Información Regulatoria (SIR) el día 1 de octubre de 2025, bajo el archivo denominado DRF EEP setiembre 2025 v3.

Para determinar el precio por kilogramo con impuesto se debe aplicar la Ecuación 5, la cual plantea lo siguiente:

$$PPCM_{i,t} = (COA_{i,t} + AS_{i,t} - SE_{i,t} - SC_{i,t} + DA_{i,t} - ALE_{i,t} + IU_{i,t} + CA_{i,t} + MO_{i,t} + RSBT_{i,t} - ALO_{i,t}) * \frac{1000}{DRF_{i,t}} \text{ (Ecuación 5)}$$

Tal y como se muestra en la ecuación anterior, se toma el polinomio por medio del cual se determina el precio en colones por litro para venta en terminales con impuesto y se multiplica por el factor $\frac{1000}{DRF_{i,t}}$, entendiéndose $DRF_{i,t}$ como la densidad de referencia.

Aplicando la ecuación antes mencionada, se obtienen los siguientes resultados:

Cuadro 15.
Precios plantel Recope por masa
(colones por kg)

Productos	Precio	
	con impuesto por litro ⁽²⁾	Densidad de referencia
Búnker ⁽¹⁾	250,90	978,25
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	288,18	929,22
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	286,64	960,90
Asfalto AC-30 ⁽¹⁾	368,37	1 022,00
Asfalto PG-64-22 ⁽¹⁾	371,59	1 027,50
Asfalto AC-10 ⁽¹⁾	368,98	1 025,34
Emulsión asfáltica rápida ⁽¹⁾	240,05	1 007,25
Emulsión asfáltica lenta ⁽¹⁾	230,20	1 016,00
LPG (mezcla 70-30)	136,11	531,97
LPG (rico en propano)	273,87	507,50

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

(2) 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 N.º 7384, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

11. 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 una serie histórica de costos de adquisición de cada combustible, que se obtendrá del informe de compras suministrado por Recope durante 24 meses anteriores inmediatos al segundo viernes del mes en que se esté presentando la solicitud tarifaria.

A la desviación estándar obtenida se le debe sumar o restar al costo de adquisición $-COA_{i,t}$, para establecer así su rango de variación. Una vez publicado en La Gaceta, Recope puede ajustar el $COA_{i,t}$ 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 $COA_{i,t}$ determinado por Recope, no esté fuera de la banda establecida.

Para la determinación de la desviación estándar para el caso del búnker, la metodología en el Por Tanto I.3.4 “Amplitud de las bandas tarifarias en terminales aeropuerto y puertos”, establece lo siguiente:

“Para el caso del IFO 380, el producto deviene de la mezcla de 90% búnker y 10% diésel pesado (gasóleo), a su vez el diésel pesado se obtiene mediante una mezcla. Siendo que el búnker es el elemento más significativo para obtener IFO 380, para calcular la desviación estándar de este producto, se considera una serie histórica del costo de adquisición del búnker que se obtiene del informe de compras suministrado por Recope. Los insumos considerados corresponderán a las compras de 24 meses anteriores inmediatos a la fecha corte de la fijación extraordinaria que se tramite.”

En el cuadro siguiente se muestran las desviaciones estándar para cada combustible, así como los demás valores que permiten determinar la banda de precio y pueden ser consultados en el libro de Excel denominado “Cuadros.xlsx”, en la hoja “Adicionales”. Además, se puede consultar el detalle del cálculo en el libro de Excel denominado “6. Cálculo Bandas.xlsx”:

Cuadro 16.
Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel sin impuestos

Producto	Precio terminal	Desviación estándar	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	358,60	44,59	314,01	403,19
Jet fuel A	363,85	45,01	318,84	408,86
Av-Gas	651,09	36,59	614,50	687,69
IFO 380	575,59	19,23	556,36	594,82

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE

Cuadro 17.
Rangos de variación de los precios de venta para IFO-380, AV-GAS y Jet-fuel con impuestos

Producto	Precio terminal	Desviación estándar	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	514,85	44,59	470,26	559,44
Jet fuel A	520,10	45,01	475,09	565,11
Av-Gas	911,59	36,59	875,00	948,19
IFO 380	575,59	19,23	556,36	594,82

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE

12. Márgenes de comercialización

Según la resolución RE-0038-IE-2021, publicada en el Alcance Digital N° 119 a La Gaceta N° 113 del 14 de junio de 2021, el margen de comercialización para estaciones de servicio mixtas y marinas a partir del 14 de junio de 2021 se estableció en $\text{C}\$56,6810$ por litro (ET-012-2021).

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 $\text{C}\$3,746$ por litro.

Para los productos que se comercializan por medio de un distribuidor de combustible sin punto fijo al consumidor final y que según lo indicado en sesiones precedentes ahora su unidad de medida es en kilogramos, es necesario realizar la conversión del margen correspondiente; para lo cual se utilizará la ecuación 3 de la metodología vigente, la cual establece lo siguiente:

$$MGK_{i,t,m} = MGL_{i,t,m} * \frac{1000}{DRF_{i,t}} \quad (\text{Ecuación 3})$$

Donde:

$MGK_{i,t,m}$ = Margen de suministro en el segmento "m" de la cadena, para el combustible "i", expresado en colones por kilogramo, en el ajuste tarifario "t".

$MGL_{i,t,m}$ = Margen de suministro en el segmento "m" de la cadena, para el combustible "i", expresado en colones por litros, en el ajuste tarifario "t". Estos valores se determinarán por medio de metodologías específicas.

$DRF_{i,t}$ = Densidad de referencia del combustible "i" en el ajuste tarifario "t", expresado en kilogramos por metro cúbico (ver ecuación 6).

i = Tipo de combustibles.

t = Subíndice que representa cada fijación tarifaria.

m = Subíndice que representa cada segmento de la cadena para el combustible "i", desde el primer segmento "mp" hasta el último segmento "mf".

Al aplicar dicha ecuación a los productos que se comercializan sin punto fijo se obtienen los siguientes resultados:

Cuadro 18.
Margen en masa del distribuidor de combustibles sin
punto fijo a consumidor final
(colones por kilogramo)

Producto	Margen por kg
Bunker	3,829
Asfalto AC-30	3,665
Asfalto PG-64-22	3,646
Asfalto AC-10	3,653
Emulsión asfáltica rápida (RR)	3,719
Emulsión asfáltica lenta (RL)	3,687

Fuente: Aresop con base en el margen vigente y la densidad de referencia estimada.

El flete de productos limpios se fijó en un monto promedio de ₡12,7730 más el impuesto al valor agregado (IVA) por ₡1,66 por litro, para un flete promedio total que asciende a ₡14,4330/litro, mediante la resolución RE-0124-IE-2020, publicada en el Alcance Digital 329 a La Gaceta 294 del 16 de diciembre de 2020 (ET-026-2020).

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 ₡17,2654 por litro, mediante la resolución RE-0124-IE-2020, publicada en el Alcance Digital 329 a La Gaceta 294 del 16 de diciembre de 2020 (ET-091-2019).

El flete de productos negros -sucios-, considera la fórmula establecida en resolución RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 55 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

Según la resolución RE-0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025, publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025, se fijó el margen para el distribuidor de cilindros de GLP en ₡61,645 por litro y el margen de comercializador de cilindros de GLP, se estableció en ₡70,885 por litro (ET-016-2025).

Según la resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023, se actualizó el margen de envasado de GLP en ₡59,860 por litro, publicada en el Alcance 252 de la Gaceta 233 del 15 de diciembre de 2023. (ET-078-2023).

De modo similar a como se explicó anteriormente, para el GLP y el GLP rico en propano se debe realizar una conversión del margen, debido a que estos productos se comercializarán en masa, para lo cual se utilizó la ecuación 3 previamente mencionada, de la cual se exponen los resultados obtenidos para dichos márgenes:

Cuadro 19.
Conversión de los márgenes de GLP según el eslabón de la
cadena correspondiente
(colones por kilogramo)

<i>Tipo de margen</i>	<i>Margen por litro</i>	<i>Margen por kg</i>
<i>Margen envasador</i>	59,860	112,526
<i>Margen distribuidor</i>	61,645	115,881
<i>Margen Comercializador</i>	70,885	133,251

Fuente: Aresep con base en el margen vigente y la densidad de referencia estimada.

Cuadro 20.
Conversión de los márgenes de GLP rico en propano
según el eslabón de la cadena correspondiente
(colones por kilogramo)

<i>Tipo de margen</i>	<i>Margen por litro</i>	<i>Margen por kg</i>
<i>Margen envasador</i>	59,860	117,951
<i>Margen distribuidor</i>	61,645	121,468
<i>Margen Comercializador</i>	70,885	139,675

Fuente: Aresep con base en el margen vigente y la densidad de referencia estimada.

IV. ESTRUCTURA DE PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN ESTACIONES DE SERVICIO MIXTAS Y AEROPUERTO.

De acuerdo con lo anterior, se presenta la descomposición del precio de los combustibles en estaciones de servicio, la Intendencia de Energía es consciente de la necesidad de fortalecer las señales tarifarias que transparenten los costos de los servicios públicos en la coyuntura económica que atraviesa el país.

Cuadro 21.
Descomposición del precio en estaciones de servicio en colones

Descomposición del precio en estaciones de servicio en colones

Factores del precio	Gasolina súper	Gasolina plus 91	Diesel 50 ppm de azufre	Jet fuel A	Av-Gas	Keroseno
COAit	283,20	275,36	290,68	291,24	584,39	291,24
Variables relacionadas con Recope	38,38	38,36	39,10	68,88	83,25	36,06
Impuesto único	272,75	260,50	154,25	156,25	260,50	74,25
Margen de estación de servicio	56,68	56,68	56,68	0,00	0,00	56,68
Flete promedio	12,77	12,77	12,77	17,27	17,27	12,77
Diferencial de precios y liquidación	0,15	4,62	-10,60	3,60	-28,40	-0,88
Subsidio pescadores	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13
Subsidio Política Sectorial	11,73	11,73	11,73	0,00	11,73	11,73
IVA	1,66	1,66	1,66	0,00	0,00	1,66
Precio final	677	662	556	537	929	484

Fuente: Intendencia de Energía

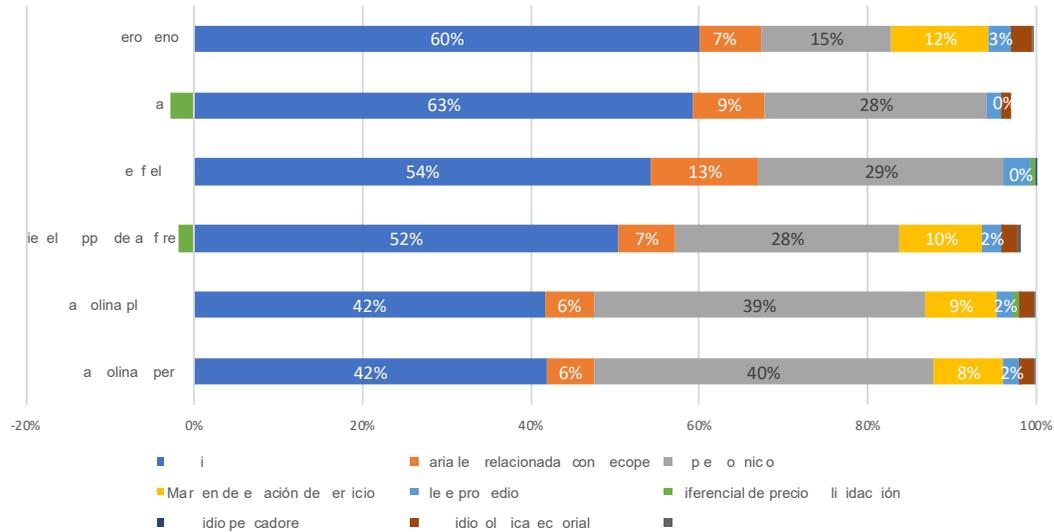
Cuadro 22.
Descomposición porcentual del precio en estaciones de servicio

Factores del precio	Gasolina súper	Gasolina plus 91	Diesel 50 ppm de azufre	Jet fuel A	Av-Gas	Keroseno
COAit	42%	42%	52%	54%	63%	60%
Variables relacionadas con Recope	6%	6%	7%	13%	9%	7%
Impuesto único	40%	39%	28%	29%	28%	15%
Margen de estación de servicio	8%	9%	10%	0%	0%	12%
Flete promedio	2%	2%	2%	3%	2%	3%
Diferencial de precios y liquidación	0%	1%	-2%	1%	-3%	0%
Subsidio pescadores	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Subsidio Política Sectorial	2%	2%	2%	0%	1%	2%
IVA	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Precio final	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

A continuación, se muestra la composición del precio a nivel porcentual de los combustibles en estaciones de servicio, mostrando el peso del precio internacional, impuesto único, margen de estación de servicio, Recope, entre otros.

Gráfico 1
Composición relativa del precio de los combustibles



Nota: El Jet y el AV- Gas no poseen flete promedio

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope. Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

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

La Intendencia de Energía mediante la resolución RE-0043-IE-2025 del 28 de agosto de 2025, publicada el 1 de setiembre en el Alcance N° 112, Gaceta N° 162, y su rectificación mediante la resolución RE-0045-IE-2025 del 23 de setiembre de 2025, publicada el 29 de setiembre de 2025 en el Alcance N° 124, Gaceta N° 181, fijó las tarifas vigentes para los combustibles que se comercializan en las estaciones de servicio. (ET-055-2025).

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 23.
PRECIOS CONSUMIDOR EN ESTACION DE SERVICIO
-colones por litro-

Productos	Precio sin IVA por transporte		Precio con IVA por transporte		Variación con impuesto	
	RE-0045-IE-2025	Propuesto	RE-0045-IE-2025	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-055-2025		ET-055-2025			
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	661,79	675,79	663,00	677,00	14,00	2,11%
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	647,61	660,14	649,00	662,00	13,00	2,00%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	562,84	554,74	565,00	556,00	-9,00	-1,59%
Keroseno ⁽¹⁾	490,18	481,97	492,00	484,00	-8,00	-1,63%
Av-Gas ⁽²⁾	916,48	928,86	916,00	929,00	13,00	1,42%
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	534,37	532,11	534,00	532,00	-2,00	-0,37%
Jet fuel A ⁽²⁾	547,06	537,36	547,00	537,00	-10,00	-1,83%

⁽¹⁾ El precio de las gasolinas súper y plus 91, diésel y keroseno, incluye un margen de comercialización total de ₡56,6810/litro y flete promedio de ₡12,773/litro. El precio vigente para los combustibles fue aprobado mediante la RE-0070-IE-2021 ET-088-2021.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ₡17,2654 / litro.

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

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 24.
PRECIOS CONSUMIDOR GLP EN ESTACIÓN DE SERVICIO Y A GRANEL
-colones por litro-

Producto ⁽¹⁾	Precio Envasador		Precio en estación ⁽¹⁾		Variación del precio estaciones de servicio	
	Tanques fijos ⁽²⁾				Absoluta	Porcentual
	RE-0045-IE-2025	Propuesto	RE-0045-IE-2025	Propuesto		
	ET-055-2025		ET-055-2025			
LPG mezcla 70-30	201,07	195,97	258	253	-5	-1,94%
LPG rico en propano	333,73	333,73	390	390	0	0,00%

⁽¹⁾ Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023 y ₡56,6810/li

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

Producto	Cilindro de 11,34 kg (25 lb)		Variación	
	RE-0045-IE-2025	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-055-2025			
LPG mezcla 70-30	7 114,00	7 003,00	-111,00	-2%

Fuente: Intendencia de Energía

Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

[...]

VI. CONCLUSIONES

1. Para la elaboración del presente informe, se utilizó la información aportada por Recope, en el oficio P-0494-2025 del 12 de septiembre de 2025 y la información suministrada en el SIR, que se encontraba disponible al 1 de octubre de 2025.
2. De conformidad con la resolución RE-0024-JD-2022, en esta fijación extraordinaria de oficio se actualizaron las siguientes variables: 1. costo de adquisición de los productos, 2. Tipo de cambio, 3. Decreto Ejecutivo 42352 – MINAE, y 43576-MINAE, 4. Subsidios.
3. Análisis del Mercado Internacional de Combustibles:

Durante el periodo de estudio actual, los precios FOB internacionales promedio de las gasolinas Ron 91 y Ron 95 presentaron ligeros aumentos en sus límites superiores respecto al periodo anterior. En contraste, el diésel mostró una reducción clara en su rango superior, evidenciando una baja importante frente a los niveles previos.

Las fluctuaciones en estos precios se reflejan en el mercado con oferta creciente, dada la apertura de producción de la OPEP+ y de productores fuera del bloque, y factores estacionales como las altas temperaturas en Estados Unidos y Europa, que elevaron temporalmente la demanda de gasolinas de verano y los costos de refinación.

Además, la dinámica de precios estuvo influida por una combinación de factores geopolíticos y macroeconómicos: tensiones entre Rusia-Ucrania e Israel-Irán que generaron picos al alza temporales, inventarios de crudo volátiles en Estados Unidos que alternaron presiones alcistas y bajistas, y señales de debilidad en el crecimiento global y posibles restricciones comerciales de Estados Unidos, que mantuvieron una presión bajista de fondo. Al mismo tiempo, la demanda sostenida de India y China ayudó a limitar caídas más pronunciadas, estabilizando el mercado internacional de combustibles en este lapso.

4. Los costos de adquisición obtenidos para los principales productos, cuyas fechas abarcan desde el 8 de agosto de 2025 al 11 de septiembre de 2025 son los siguientes: para el caso de la gasolina RON 95 se obtuvo un valor de ₡ 283,20 por litro, para la gasolina RON 91 ₡ 275,36 fue de por litro, mientras que para el diésel el costo de adquisición obtenido es de ₡ 290,68 por litro. El costo de adquisición del resto de productos se detalló en el informe.
5. 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 ₡506,79, el cual si se compara con el utilizado en la fijación extraordinaria anterior ₡ 507,42 .Las apreciaciones favorecen la reducción de precios, mientras que las depreciaciones presionan al alza, debido a que las compras se realizan en dólares.
6. 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 cual se elimina el jet-fuel como producto subsidiador, así como al decreto 43576-MINAE por medio se elimina el subsidio establecido al asfalto y la emulsión asfáltica.
7. Como resultado de la aplicación de los subsidios, el monto del subsidio total de la flota pesquera nacional no deportiva asciende a ₡ 40,72 millones a trasladar en octubre de 2025 y en el caso del subsidio relacionado con la Política Sectorial el monto total a subsidiar asciende a ₡ 2 721 96 millones.
8. **Diferencial de precios (Dai,j):** Para este periodo corresponde realizar el cálculo del diferencial de precios, de conformidad con lo establecido en la Resolución RE-0024-JD-2022 y su modificación parcial mediante la Resolución RE-0025-JD-2023, según la metodología vigente para su respectiva aplicación tarifaria.

9. **Liquidación extraordinaria:** Para este periodo corresponde realizar el cálculo de la liquidación extraordinaria, de conformidad con lo establecido en la Resolución RE-0024-JD-2022 y su modificación parcial mediante la Resolución RE-0025-JD-2023, según la metodología vigente para su respectiva aplicación tarifaria.

10. 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-

Productos	Precio sin IVA por transporte		Precio con IVA por transporte		Variación con impuesto	
	RE-0045-IE-2025	Propuesto	RE-0045-IE-2025	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-055-2025		ET-055-2025			
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	661,79	675,79	663,00	677,00	14,00	2,11%
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	647,61	660,14	649,00	662,00	13,00	2,00%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	562,84	554,74	565,00	556,00	-9,00	-1,59%
Keroseno ⁽¹⁾	490,18	481,97	492,00	484,00	-8,00	-1,63%
Av-Gas ⁽²⁾	916,48	928,86	916,00	929,00	13,00	1,42%
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	534,37	532,11	534,00	532,00	-2,00	-0,37%
Jet fuel A ⁽²⁾	547,06	537,36	547,00	537,00	-10,00	-1,83%

⁽¹⁾ El precio de las gasolinas súper y plus 91, diésel y keroseno, incluye un margen de comercialización total de ¢56,6810/litro y flete promedio de ¢12,7730/litro.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ¢17,2654 / litro.

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

Producto ⁽¹⁾	Precio Envasador		Precio en estación ⁽¹⁾		Variación del precio estaciones de servicio	
	Tanques fijos ⁽²⁾		RE-0045-IE-2025	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	RE-0045-IE-2025	Propuesto	RE-0045-IE-2025	Propuesto		
	ET-055-2025		ET-055-2025			
LPG mezcla 70-30	201,07	195,97	258	253	- 5	-1,94%
LPG rico en propano	333,73	333,73	390	390	0	0,00%

⁽¹⁾ Incluye el margen de envasador de ¢59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023 y ¢56,6810 /litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RE-0038-IE-2021 (ET-012-2021) del 9 de junio de 2021.

⁽²⁾ Precios máximos de venta.

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

Producto	Cilindro de 11,34 kg (25 lb)		Variación	
	<i>RE-0045-IE-2025</i>	<i>Propuesto</i>	<i>Absoluta</i>	<i>Porcentual</i>
	<i>ET-055-2025</i>			
LPG mezcla 70-30	7 114,00	7 003,00	-111,00	-2%

*Fuente: Intendencia de Energía, elaborado con base en la información aportada por Recope.
Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.*

[...]

- II. Que, en lo que se refiere a la audiencia pública, del informe técnico IN-0110-IE-2025 citado, conviene extraer lo siguiente:

[...]

De acuerdo con el informe IN-00349-DGAU-2025 de oposiciones y coadyuvancias de la Dirección General de Atención al Usuario, se informa, que de acuerdo con lo establecido en la publicación de consulta pública y vencido del plazo establecido, se recibió una oposición por parte de Recope.

- 1. Posición:** Refinadora Costarricense de Petróleo Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-007749, representada por la señora Karla Montero Víquez, cédula de identidad N° 1-0948-0363, en su condición de Presidenta con facultades suficientes para la representación Judicial y Extrajudicial.
- 2. Observaciones:** Presenta escrito N° GAF-0738-2025 y anexos, vía correo electrónico. (folio 149).
- 3. Notificaciones:** Al correo electrónico: recopearesep@recope.go.cr

Recope presenta una posición dentro del proceso tramitado en el expediente ET-069-2025 y hace las siguientes observaciones visibles a folio 149:

(...)

1. Diferencial de precios

a. Tipo de cambio aplicado.

Argumento:

Recope indica que la fecha de pago del embarque 2025062D09 es el 30 de mayo, momento en que el tipo de cambio del sector público no bancario para la venta fue de ₡507,16/US\$, según el sitio oficial del Banco Central de Costa Rica.

Respuesta:

Al respecto es importante acotar que de acuerdo con el Anexo 3 de facturas de importación que Recope sube al sistema SIR, y que es el utilizado por la Intendencia para la elaboración del cálculo del diferencial, dicho embarque presenta fecha de pago 27 de mayo. Ahora bien, en los archivos enviados por Recope mediante el oficio P-0494-2025 “Remisión información regulatoria para estudio extraordinario: Setiembre 2025”, en el “Anexo 7a. Informe de Pagos Febrero a Julio 2025”, solo vienen las carpetas “TE-0105-2025 Mes Enero 2025”, “TE-0167-2025 Mes Febrero 2025”, “TE-0193-2025 Mes Marzo 2025”, “TE-0255-2025 Mes Abril 2025”, “TE-0440-2025 Mes Julio 2025”; como se puede observar del listado anterior no vienen las carpetas de mayo ni junio, pero además todas las carpetas están vacías, por lo que no es posible cerciorarse de que la información relativa a fechas de pagos corresponda con lo aquí indicado por Recope.

La primera imagen representa el archivo subido al Sistema SIR por parte de Recope el 28 de agosto de 2025, tal y como se desprende del recuadro del sistema SIR insertado en la imagen.

En esta imagen se observa como el archivo A3 contiene la fecha de pago del 27 de mayo, tal y como aparecen en el cálculo de la IE.

MES	AÑO	NÚMERO_FACT	NÚMERO_EM BARQUE	COSTO_SE GURO	COSTO_CIF	COSTO_CFR	MARGEN TRADER	COSTO_PO RTUARIO	FECHA_FACT	FECHA_BL	FECHA_DES CARGA	FECHA_FINA L_DESCARG	FECHA_PAGO	PUERTO
4	2025	2500553926	2025049P07	26047,88	20572642,17	20546594,29	33520,56	23234,67	16/04/2025	30/03/2025	09/04/2025	10/04/2025	02/05/2025	HOUSTON, TX
4	2025	2500554253	2025049P07	6734,83										HOUSTON, TX
4	2025	25-04-5211E	2025050L01	4601,25										HOUSTON, TX
4	2025	402273	2025051G07	37811,13										HOUSTON, TX
4	2025	619619	2025052F01	3133,73										BALBOA
4	2025	254M50616598IU	2025053A06	3981,81										ST ROSE, LOU
4	2025	25-04-5216A	2025054L02	4249,76										NEW ORLEAN
5	2025	30076047	2025055D08	27538,28										HOUSTON, TX
5	2025	30076050	2025055D08	4590,19										HOUSTON, TX
5	2025	25-04-5221E	2025057L03	4706,77										HOUSTON, TX
5	2025	2500660515	2025058P08	23610,7										PORT ARTHUI
5	2025	2500660518	2025058P08	5978,78										PORT ARTHUI
5	2025	405363	2025060G08	33779,78										HOUSTON, TX
5	2025	AP255444	2025061M06	31123,04	24581008,06	24549885,02	46792,51	27849,19	08/05/2025	01/05/2025	07/05/2025	09/05/2025	02/06/2025	PORT ARTHUI
5	2025	30076183	2025062D09	25387,44	20051021,89	20025634,45	37034,55	23112,67	08/05/2025	30/04/2025	09/05/2025	10/05/2025	27/05/2025	BAYTOWN, TX
5	2025	30076184	2025062D09											BAYTOWN, TX
5	2025	254M50630778IU	2025064A07	4063,3	3209194,75	3205131,46	6258,81	23531,27	05/05/2025	28/04/2025	05/05/2025	07/05/2025	12/06/2025	ST ROSE, LOU
4	2025	6055028	2025065T14	49,42	39035,48	38986,06	32,38	0	16/04/2025	14/04/2025	16/04/2025	16/04/2025	16/05/2025	BALBOA
4	2025	6055029	2025065T14	49,36	38988,11	38938,75	32,34	0	16/04/2025	14/04/2025	16/04/2025	16/04/2025	16/05/2025	BALBOA
4	2025	6055030	2025065T14	47,87	37806,07	37758,21	32,30	0	23/04/2025	21/04/2025	23/04/2025	23/04/2025	23/05/2025	BALBOA
4	2025	6055031	2025065T14	47,89	37826,97	37779,08	32,31	0	23/04/2025	21/04/2025	23/04/2025	23/04/2025	23/05/2025	BALBOA

Por lo anterior se considera que no lleva razón Recope.

b. Costo portuario.

Argumento:

Recope indica que en los cálculos del estudio tarifarios no se incluye el costo portuario y el tipo de cambio para el embarque 2025098D13. Además, que el costo portuario registrado en los cálculos del embarque 2025095P12 es de \$5 307,70; no obstante, el costo correcto de acuerdo por la empresa, según la información incluida en la versión actualizada del Anexo 3 cargado en el SIR es \$9 258,93.

Respuesta:

Al respecto es importante recalcar que la IE utiliza la información del Anexo A3 subido a SIR para la elaboración de los cálculos del estudio de diferencial de precios. Ahora bien, respecto al Embarque en cuestión 2025098D13 para la fecha de elaboración del cálculo no se contaba con la información de dicho embarque, por tanto, en aras de no entorpecer el cálculo y el estudio en cuestión, se usaron los datos proporcionados por Recope para el diferencial de julio (enviado mediante el oficio EEF-0134-2025) el cual claramente contiene los costos portuarios. El anexo A3 fue subido por Recope al Sistema SIR el 26 de setiembre como se desprende de la imagen siguiente, momento en el cual ya se había oficializado el informe inicial (IN-0105-IE-2025) con fecha 23 de setiembre, por lo que no era técnicamente posible que la IE tuviese dichos datos. No obstante, lo anterior con los datos actualizados, se realiza la corrección indicada, lo que resulta en una disminución total del costo

CIF (más portuarios) de -\$11 689,33 para el caso del embarque diésel, y de -\$3 107,79 para el caso de Jet Fuel A.

Dichas correcciones no representan cambios en los cálculos de diferencial llevado a consulta pública hasta el quinto decimal en el caso del Diesel, y el cuarto decimal en el caso del Jet Fuel A

Para el caso del embarque 2025095P12 el archivo no ha sido actualizado como se observa del panel de visualización del sistema SIR, hoy en día el estatus es rechazado, por lo que no es posible calcular para la IE con el anexo A3, en su lugar la IE utilizó el dato aportado por Recope al sistema SIR el 18 de agosto, fecha en que subió por primera vez el archivo.

ARCHIVOS

VISUALIZAR ADJUNTOS

AÑO	PUNTO SERVICIO	OPERADOR	ESTADO	PERÍODO	TIPO INFORMACIÓN	INGRESADOR
2025		REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A.	CARGADA	MENSUAL 5	MERCADO	INFORME FACTURAS IMPORTACION
2025		REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A.	CARGADA	MENSUAL 6	MERCADO	INFORME FACTURAS IMPORTACION
2025		REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO S.A.	RECHAZADA	MENSUAL 7	MERCADO	INFORME FACTURAS IMPORTACION

Ahora bien, aunque el estatus del reporte es rechazado, al pendiente de que Recope vuelva a incorporar la información, se va a tomar el dato de la actualización hecha al embarque 2025095P12 el 10 de setiembre, puesto que lo pendiente es relacionado con el embarque 2025102A10.

Del ajuste realizado en los costos portuarios del embarque 2025095P12, se debe ajustar los productos Diésel, y Jet Fuel A.

c. Costo CIF.

Argumento:

Recope indica que el valor CIF correspondiente a la parcela del embarque 2025098D13, producto Jet Fuel, es diferente al reportado, siendo lo correcto \$923 934,37.

Respuesta:

Con la respuesta del segundo argumento, se actualiza tanto el costo portuario como el costo CIF para el embarque, el cual contiene tanto diésel como Jet Fuel.

El cálculo del diferencial aceptando las correcciones indicadas sería de:

	Diferencial de precios	Ventas estimadas	Diferencial de precios por litro
Gasolina RON 95	¢456,08	444,40	¢1,0263
Gasolina RON 91	¢1 290,66	299,27	¢4,3127
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	(¢7 050,65)	704,29	(¢10,0110)
Asfalto	¢20,13	42,69	¢0,4715
LPG (70-30)	(¢372,41)	255,33	(¢1,4585)
Jet fuel A	¢660,87	192,38	¢3,4352
Búnker	¢363,07	41,15	¢8,8240
Bunker Térmico ICE2	¢200,80	45,00	¢4,4621
Av-gas	(¢32,65)	0,78	(¢41,8378)
Total	(4 464,09)	2 025,29	

Lo que representa una variación únicamente en el diésel y en el jet fuel, según el siguiente análisis:

Producto	Diferencial CP	Diferencial PCP
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	(¢10,0131)	(¢10,0110)
Jet fuel A	¢3,4338	¢3,4352

[...]

- III. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerando precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es, entre otras cosas, 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:

**Resultado liquidación extraordinaria de precios por litro
vigente para cada producto.**

<u>PRODUCTO</u>	<u>ALE</u>
Gasolina RON 95	0,8757
Gasolina RON 91	- 0,3072
Gasolina RON 91 (pescadores)	-
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	0,5900
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	-
Diésel marino	-
Keroseno	0,8791
Bunker	- 0,0156
Bunker Térmico ICE	-
Bunker Térmico ICE 2	11,2007
IFO 380	-
Asfalto AC-30	0,7451
Asfalto PG-64-22	0,7451
Asfalto AC-10	-
Diésel pesado o gasóleo	- 1,7669
Emulsión asfáltica rápida (RR)	- 0,0897
Emulsión asfáltica lenta (RL)	- 0,8258
LPG (70-30)	0,0485
LPG (rico en propano)	-
Av-Gas	- 13,4358
Jet fuel A-1	- 0,1698
Jet fuel A	- 0,1698
Nafta pesada	-

**Cálculo de diferencial de precios (Febrero 2025 a Julio 2025)
Vigentes de Octubre 2025 a Marzo 2026**

PRODUCTO	Di
Gasolina RON 95	1,0263
Gasolina RON 91	4,3127
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	,0110
Asfalto AC-30	0,4715
Asfalto AC-10	0.4715
Asfalto PG-64-22	0,4715
LPG (70-30)	-1,4585
Jet fuel A-1	3,4352
Jet fuel A	3,4352
Bunker	8,8240
Bunker Térmico ICE 2	4,4621
Av-gas	-
	41,8378

Fuente: calculo IE

Los datos negativos corresponden con devolución al usuario.

a. Precios en planteles de abasto:

Productos	Precio sin impuesto	Precio con impuesto (3)
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	333,59	606,34
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	330,19	590,69
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	331,03	485,28
Diésel marino	898,48	1 052,73
Keroseno ⁽¹⁾	338,27	412,52
Búnker ⁽²⁾	225,65	250,90
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	262,93	288,18
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	261,39	286,64
IFO 380 ⁽²⁾	575,59	575,59
Diésel pesado o gasoleo ⁽²⁾	291,73	342,73
Av-Gas ⁽¹⁾	651,09	911,59
Jet fuel A-1 ⁽¹⁾	358,60	514,85
Jet fuel A ⁽¹⁾	363,85	520,10
Nafta Pesada ⁽¹⁾	308,16	345,91

(1) Para efecto del del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante resolución RE-0124-IE-2020 publicada en el Alcance Digital 329 a La Gaceta 294 del 16 de diciembre de 2020 (ET-026-2020).

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

(3) 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 N.º 7384, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

b. Precios en planteles de abasto por masa:

Precios plantel Recope por masa (colones por kg)			
Productos	Precio	Densidad de referencia	Precio
	con impuesto por litro ⁽²⁾		con impuesto por masa
Búnker (1)	250,90	978,25	256,48
Búnker Térmico ICE (1)	288,18	929,22	310,14
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	286,64	960,90	298,30
Asfalto AC-30 ⁽¹⁾	368,37	1 022,00	360,44
Asfalto PG-64-22 ⁽¹⁾	371,59	1 027,50	361,64
Asfalto AC-10 ⁽¹⁾	368,98	1 025,34	359,86
Emulsión asfáltica rápida ⁽¹⁾	240,05	1 007,25	238,32
Emulsión asfáltica lenta ⁽¹⁾	230,20	1 016,00	226,58
LPG (mezcla 70- 30)	136,11	531,97	255,87
LPG (rico en propano)	273,87	507,50	539,65

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

(2) 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 N.º 7384, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

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

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

Producto	Precio Plantel sin impuesto
Gasolina RON 91	284,52
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	300,06

(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

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

**Precios consumidor final en estaciones de servicio
-colones por litro-**

Producto	Precio sin IVA/ transporte	IVA por transporte⁽³⁾	Precio con IVA/transporte ⁽⁴⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	675,79	1,66	677,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	660,14	1,66	662,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	554,73	1,66	556,00
Keroseno ⁽¹⁾	481,97	1,66	484,00
Av-Gas ⁽²⁾	928,86	-	929,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	532,11	-	532,00
Jet fuel A ⁽²⁾	537,36	-	537,00

⁽¹⁾ El precio final contempla un margen de comercialización de ₡56,6810/litro y flete promedio de ₡12,7730/litro, el IVA por transporte se muestra en la columna por separado, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 y RE-0124-IE-2020, (ET-012-2021 y ET-026-2020). respectivamente.

⁽²⁾ El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ₡17,2654/litro, establecido mediante resolución RE-0124-IE-2020 (ET-026-2020).

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

⁽⁴⁾ Redondeado al colón más próximo.

e. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final- por litro:

**Precios del distribuidor de combustibles sin punto fijo
a consumidor final
-colones por litro-**

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Gasolina RON 95	610,08
Gasolina RON 91	594,44
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	489,02
Keroseno	416,27
Bunker	254,65
Diésel pesado o gasóleo	346,47
Nafta pesada	349,65

⁽¹⁾ Incluye un margen total de ₡3,745769 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.

f. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final- por litro:

**Precios del distribuidor de combustibles sin punto fijo
al consumidor final
(colones por kilogramo)**

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Bunker	260,31
Asfalto AC-30	364,10
Asfalto PG-64-22	365,29
Asfalto AC-10	363,51
Emulsión asfáltica rápida (RR)	242,04
Emulsión asfáltica lenta (RL)	230,26

⁽¹⁾ Incluye un margen total de ₡3,745769 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.

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

Precio de Gas Licuado de Petróleo por tipo de envase y cadena de distribución

-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 <i>-por litro-</i>	195,97	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 673,00	2 199,00	2 804,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 341,00	4 392,00	5 601,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 178,00	5 492,00	7 003,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	5 850,00	7 690,00	9 806,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	6 683,00	8 785,00	11 202,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	7 519,00	9 884,00	12 604,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	10 028,00	13 182,00	16 809,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	16 710,00	21 967,00	28 011,00
Estación de servicio mixta (<i>por litro</i>) ⁽⁵⁾		(*)	253,00

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

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

(2) Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindro de L de ₡6,64 /litro establecido mediante resolución E-0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindro de L de ₡7,88 /litro establecido mediante resolución E-0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

(5) Incluye los márgenes de envasador de 59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023 y 56,6810/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante la resolución RE-0038-IE-2021 del 9 de junio del 2021

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

Precio de Gas Licuado de Petróleo rico en propano por tipo de envase y cadena de distribución

-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 <i>-por litro-</i>	333,73	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	2 986,00	3 537,00	4 171,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	5 964,00	7 066,00	8 333,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	7 457,00	8 835,00	10 419,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	10 443,00	12 372,00	14 590,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	11 929,00	14 132,00	16 666,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	13 422,00	15 901,00	18 752,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	17 900,00	21 206,00	25 008,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	29 829,00	35 339,00	41 674,00
Estación de servicio mixta <i>-por litro-</i> ⁽⁵⁾		(*)	390,00

(*) 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) ncl e el ar en de en a ador de ₡ ,86 /li ro, e a lecido edian e re ol ción E -0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre de 2023.

(3) ncl e el ar en de di ri idor de cilindro de L de ₡6 ,64 /li ro e a lecido edian e re ol ción E -0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

(4) ncl e el ar en de co erciali ador de cilindro de L de ₡7 ,88 /li ro e a lecido edian e re ol ción E -0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

() ncl e el ar en de en a ador de ₡ ,86 /li ro, e a lecido edian e re ol ción E -0158-IE-2023 (ET-078-2023) del 13 de diciembre y 56,681/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 del 14 de junio de 2021. (ET-027-2018 y ET-012-2021 respectivamente).

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante *oficio P-0494-2025*.

- i. 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 sin impuesto

Producto	€/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	314,00	403,19
Jet fuel A	318,83	408,86
Av-gas	614,50	687,69
IFO 380	556,36	594,82
<i>Tipo de cambio</i>	<i>€506,79</i>	

Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas y Jet fuel con impuesto

Producto	€/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	470,25	559,44
Jet fuel A	475,08	565,11
Av-gas	875,0	948,19
IFO 380	556,3	594,82
<i>Tipo de cambio</i>	<i>€506,79</i>	

Fuente: Intendencia de Energía

- II. Solicitar a Recope que para futuros cálculos de diferencial, revise el anexo A3 subido al sistema SIR con ocasión de las Resoluciones RE-0070-IE-2020, y RE-0054-IE-2022, para que se mantengan las correlaciones entre todos los reportes internos utilizados para los cálculos de diferencial (Anexo 3A, Reportes de entradas a tanques, Cálculos de Diferencial Recope), así como con los cálculos propios de Recope, lo cual es concordante con los artículos 6 incisos a), b) y d), artículo 14 incisos a) y c), y el artículo 24, todos de la Ley 7593.
- III. Solicitar a Recope aportar todos los archivos vinculados a sus cálculos de DA, con el fin de contrastar y revisar los datos.
- IV. Solicitar a los diversos operadores que brindan los servicios públicos relacionados con los precios finales que se determinan en este estudio, que cumplan las condiciones de calidad, cantidad, confiabilidad, oportunidad y confiabilidad en el suministro de dichos servicios públicos.

- V. Señalar como respuesta a la posición interpuesta en la consulta pública lo externado en el Considerando II de esta resolución, así como agradecer al participante por sus aportes.
- VI. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021 celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución los anexos del informe técnico IN-0110-IE-2025 del 6 de octubre de 2025, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

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

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE

Mario Mora Quirós, Intendente.—1 vez.—(IN202501000284).

VII. ANEXOS

ANEXO 1

Precios al consumidor final en planel de Recope -colones por litro-

Productos	Precio sin Impuesto		Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0045-IE-2025	Propuesto	RE-0045-IE-2025	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-055-2025		ET-055-2025			
Gasolina RON 95 ¹	319,58	333,59	592,33	606,34	14,01	2,36%
Gasolina RON 91 ¹	317,65	330,19	578,15	590,69	12,54	2,17%
Gasolina RON 91 pescadores ^{1 y 3}	274,34	284,52	274,34	284,52	10,18	3,71%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	339,14	331,03	493,39	485,28	-8,11	-1,64%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre (pescadores) ^{1 y 3}	309,19	300,06	309,19	300,06	-9,13	-2,95%
Diésel marino	898,48	898,48	1052,73	1 052,73	0,00	0,00%
Keroseno ¹	346,47	338,27	420,72	412,52	-8,20	-1,95%
Búnker ²	260,24	225,65	285,49	250,90	-34,59	-12,12%
Búnker Térmico ICE ²	290,13	262,93	315,38	288,18	-27,19	-8,62%
Búnker Térmico ICE 2 ²	261,39	261,39	286,64	286,64	0,00	0,00%
IFO 380 ²	575,59	575,59	575,59	575,59	0,00	0,00%
Diésel pesado ²	311,60	291,73	362,60	342,73	-19,87	-5,48%
Av-gas ¹	638,71	651,09	899,21	911,59	12,38	1,38%
Jet fuel A-1 ¹	360,85	358,60	517,10	514,85	-2,26	-0,44%
Jet fuel A ¹	373,55	363,85	529,80	520,10	-9,70	-1,83%
Nafta pesada ¹	299,11	308,16	336,86	345,91	9,04	2,69%

(1) Para efecto del del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante la RE-0124-IE-2020 del 10 de diciembre de 2020. (ET-026-2020).

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

Precios a Flota Pesquera Nacional exentos del impuesto único.

(3) RE-0002-IE-2022 publicada en el Alcance 5 de la Gaceta 8 del 14 de enero de 2022 (ET-008-2022)

ANEXO 2
Precios comercializador sin punto fijo
-colones por litro-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0045-IE-2025	Con ajuste (1)	Absoluta	Porcentual
	ET-055-2025			
Gasolina RON 95	596,08	610,08	14,01	2,35%
Gasolina RON 91	581,90	594,44	12,54	2,15%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	497,13	489,03	-8,11	-1,63%
Keroseno	424,47	416,27	-8,20	-1,93%
Bunker	289,24	254,65	-34,59	-11,96%
Diésel pesado o gasóleo	366,34	346,47	-19,87	-5,42%
Nafta pesada	340,61	349,65	9,04	2,66%

(1) Incluye un margen total de 3,745769 colones por litro.

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

ANEXO 3

DESCUENTO MÁXIMO DE GAS LICUADO DE PETROLEO
(MEZCLA 70/30)
POR TIPO DE ENVASE Y CADENA DE
DISTRIBUCION (incluye impuesto único)
(en colones por cilindro)

Tipos de envase		Envasador		Distribuidor		Comercializador	
		Margen Absoluto	Descuento máximo	Margen Absoluto	Descuento máximo	Margen Absoluto	Descuento máximo
Cilindro	4,54 kg -10 libras-	510,87	66,41	526,10	68,39	604,96	78,64
Cilindro	9,07 kg -20 libras-	1 020,61	132,68	1 051,04	136,64	1 208,59	157,12
Cilindro	11,34 kg -25 libras-	1 276,04	165,89	1 314,10	170,83	1 511,07	196,44
Cilindro	15,88 kg -35 libras-	1 786,91	232,30	1 840,20	239,23	2 116,03	275,08
Cilindro	18,14 kg -40 libras-	2 041,22	265,36	2 102,09	273,27	2 417,17	314,23
Cilindro	20,41 kg -45 libras-	2 296,65	298,57	2 365,14	307,47	2 719,65	353,55
Cilindro	27,22 kg -60 libras-	3 062,96	398,18	3 154,29	410,06	3 627,09	471,52
Cilindro	45,36 kg -100 libras-	5 104,18	663,54	5 256,38	683,33	6 044,26	785,75

Anexo 4

Precios al consumidor final en plattel de Recope -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0045-IE-2025	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-055-2025			
Búnker ¹	291,43	256,48	-34,94	-11,99%
Búnker Térmico ICE ¹	339,40	310,14	-29,26	-8,62%
Búnker Térmico ICE 2 ¹	298,30	298,30	0,00	0,00%
Asfalto AC-30 ¹	346,05	360,44	14,39	4,16%
Asfalto PG-64-22 ¹	350,26	361,64	11,39	3,25%
Asfalto AC-10 ¹	365,99	359,86	-6,12	-1,67%
Emulsión asfáltica rápida RR ¹	240,63	238,32	-2,31	-0,96%
Emulsión asfáltica lenta RL ¹	228,16	226,58	-1,59	-0,70%
LPG -mezcla 70-30 ²	265,55	255,87	-9,68	-3,65%
LPG -rico en propano ²	539,65	539,65	0,00	0,00%

(1) Para efecto del del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante la RE-0124-IE-2020 del 10 de diciembre de 2020. (ET-026-2020).

(2) 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 (ET-032-2019).

Precios a Flota Pesquera Nacional exentos del impuesto único.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0494-2025.

Anexo 5

Precios comercializador sin punto fijo -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0045-IE-2025	Con ajuste ⁽¹⁾	Absoluta	Porcentual
	ET-055-2025			
Bunker	295,25	260,31	-34,94	-11,83%
Asfalto AC-30	349,71	364,10	14,39	4,12%
Asfalto PG-64-22	353,90	365,29	11,39	3,22%
Asfalto AC-10	369,64	363,51	-6,12	-1,66%
Emulsión asfáltica rápida (RR)	244,35	242,04	-2,32	-0,95%
Emulsión asfáltica lenta (RL)	231,85	230,26	-1,59	-0,69%

⁽¹⁾ Incluye un margen total de ϕ 3,745769 colones por litro.

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

*Se incluye el producto Asfalto PG-64-22 aprobado mediante RE-0041-IE-2024 publicada el 30 de mayo en el Alcance 101 a la Gaceta 97.

Anexo 6 Información enviada por Recope

Anexo 7 Cálculos de la IE

RE-0048-IE-2025

SAN JOSÉ, A LAS 03:55 HORAS DEL 3 DE OCTUBRE DE 2025

FIJACIÓN TARIFARIA DE OFICIO APLICABLE EN LOS CENTROS DE RECARGA RÁPIDA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (T-VE) POR TIEMPO DE USO, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL DECRETO EJECUTIVO 41642-MINAE

ET-053-2025

RESULTANDO:

- I. Que el 10 de agosto de 2015, se publicó en Alcance Digital 63 de La Gaceta¹⁵⁴ la Resolución RJD-139-2015 correspondiente a *“Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”*.
- II. Que el 6 de febrero de 2018 entró en vigor la Ley 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico”, publicada en el Alcance Digital 26 a La Gaceta 22 del 6 de febrero de 2018.
- III. Que el 25 de mayo de 2018 entró en vigor el Decreto Ejecutivo 41092-MINAE- H-MOPT “Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico”, publicado en La Gaceta 92 del 25 de mayo de 2018.
- IV. Que los días 21 y 28 de mayo, 4 de junio y 10 de julio de 2018, la ARESEP participó en los talleres técnicos organizados con MINAE donde participaron también las empresas distribuidoras, el MOPT y la sociedad civil, sobre la infraestructura de centros de recarga rápida para vehículos eléctricos, donde se analizaron en detalle los temas de la tecnología a utilizar, aspectos tarifarios, plataforma de comunicación y la ubicación geográfica, entre otros.
- V. Que el 20 de febrero de 2019, se publicó el Decreto Ejecutivo No. 41561-MP- MINAE sobre “Declaratoria de interés público y nacional del Plan de Descarbonización”, publicado en el Alcance Digital 40 a La Gaceta 36.
- VI. Que el 2 de abril de 2019 se firmó el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE “Reglamento para la construcción y funcionamiento de la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica”.

- VII.** Que el 14 de agosto de 2019 se publicó la resolución RE-0056-IE-2019 del 9 de agosto de 2019, correspondiente a la fijación de oficio de la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos en términos de energía (colones/kWh) en el Alcance Digital 182 a La Gaceta 152.
- VIII.** Que el 29 de agosto de 2019 se publicó el Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030 en el Alcance Digital 192 a La Gaceta 162. Este plan fue modificado posteriormente según consta en la versión del 20 de febrero de 2020, disponible en la página de la Secretaría de Planificación del Subsector Energía (SEPSE)¹, en el cual se incluyó la acción 1.1.1.8 relacionada con el establecimiento una tarifa de venta de energía eléctrica para los centros de recarga eléctrica.
- IX.** Que el 30 de junio de 2020, mediante el oficio OF-0674-IE-2020, la IE remitió documento formal para la solicitud de información de los centros de recarga en su zona de concesión a las ocho empresas distribuidoras.
- X.** Que el 17 de diciembre de 2020, mediante Alcance 332 de La Gaceta 295 se publicó la resolución RE-0129-IE-2020 correspondiente a la fijación de oficio de la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE) por tiempo de recarga relacionados con la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos establecida por medio del Decreto Ejecutivo 41642-MINAE.
- XI.** Que el 19 de noviembre de 2021, la IE mediante oficio OF-0867-IE-2021, dictó orientaciones regulatorias y aclaraciones relacionadas con la instalación y funcionamiento de centros de recarga para el transporte eléctrico a las ocho empresas distribuidoras de electricidad.
- XII.** Que el 29 de junio de 2022, la IE mediante oficio OF-0570-IE-2022 solicitó a cada empresa distribuidora información sobre los centros de recarga para vehículos eléctricos instalados en su zona de concesión.
- XIII.** Que el 14 de agosto de 2023, mediante Alcance 182 de La Gaceta 152 se publicó la resolución RE-0056-IE-2023 correspondiente a la fijación de oficio de la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE) por tiempo de recarga relacionados con la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos establecida por medio del Decreto Ejecutivo 41642-MINAE.
- XIV.** Que el 29 de junio de 2023, mediante Alcance 123 de la Gaceta 117 se publicó la resolución RE-0056-IE-2023 correspondiente a la fijación de oficio de la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE) por tiempo de recarga relacionados con la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos establecida por medio del Decreto Ejecutivo 41642-MINAE.

- XV.** Que el 28 de agosto de 2023, mediante Alcance 163 de La Gaceta 156 se publicó la resolución RE-0099-IE-2023 correspondiente al recurso de revocatoria interpuesto por la Compañía Nacional de Fuerza y Luz Sociedad Anónima contra la resolución RE-0056-IE-2023 del 26 de junio de 2023, correspondiente a la aplicación para el periodo de julio a diciembre de 2023 de la “metodología tarifaria extraordinaria para los servicios de distribución de energía eléctrica y alumbrado público por ajustes en las tarifas de generación y/o transmisión del ICE), considerando que será sustituida en su totalidad con la nueva fijación
- XVI.** Que el 17 de diciembre de 2024, mediante el Alcance 204 de la Gaceta 237 se publicó la resolución RE-0097-IE-2024, correspondiente a la fijación del estudio anual de CVG.
- XVII.** Que el 11 de agosto de 2025 se publicó la convocatoria a audiencia pública en La Gaceta 148 y en los diarios de circulación nacional La Extra, La República y La Teja. Dicha audiencia se celebraría el 9 de setiembre de 2025 (folio 30).
- XVIII.** El 9 de setiembre de 2025 se llevó a cabo la audiencia pública, como consta en el acta AC-0148-DGAU-2025 (folios 46 al 52).
- XIX.** Que el 16 de setiembre de 2025, mediante el informe IN-0331-DGAU-2025, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) remitió a la IE el informe de oposiciones y coadyuvancias (folios 53 y 54).
- XX.** Que el 3 de octubre de 2025, mediante el informe técnico IN-0109-IE-2025, la IE analizó la presente gestión y en dicho estudio técnico recomendó, entre otras cosas, fijar, de oficio y a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial La Gaceta, la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE), bajo modalidad por tiempo de uso. (Corre agregado al expediente).

CONSIDERANDO:

- I. Que del informe técnico IN-0109-IE-2025 mencionado arriba y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

I. JUSTIFICACIÓN

En cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico”, el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE “Reglamento para la construcción y el funcionamiento de la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica”, el Decreto Ejecutivo 41092-MINAE-H-MOPT

“Reglamento de Incentivos para el Transporte Eléctrico”, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE) 2018-2023, el Plan Nacional de Descarbonización de Costa Rica 2018-2050 y lo establecido en la resolución RE-0129-IE-2020 del 16 de diciembre de 2020, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en el ejercicio de sus competencias, presenta el procedimiento de cálculo y actualización de la tarifa vigente por tiempo de uso aplicable en centros de recarga rápida para vehículos eléctricos.

Al respecto, el 17 de diciembre de 2020, mediante Alcance 332 a La Gaceta 295 se publicó la resolución RE-0129-IE-2020 correspondiente a la “Fijación de oficio de la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE) por tiempo de recarga relacionados con la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos establecida por medio del Decreto Ejecutivo 41642-MINAE”.

En dicha resolución (RE-0129-IE-2020) se establece lo siguiente:

La tarifa por tiempo de recarga (T-VE) será actualizada al menos una vez cada 2 años, mientras se continúa con el monitoreo y generación de información, según la evolución y penetración de vehículos eléctricos, así como el funcionamiento de más centros de recarga rápida a nivel nacional. Esta actualización se hará con base en los nuevos insumos que se dispongan, la información que presenten las empresas distribuidoras y las tarifas de media tensión sin Costo Variable de Generación-CVG vigentes a ese momento.

En este contexto se requiere que el Ente Regulador valore el estado actual de los componentes de la tarifa vigente y que se efectúen los ajustes necesarios para mantener una estructura y nivel tarifario acorde con la realidad nacional y a los objetivos planteados en las leyes, decretos y políticas públicas competentes.

[...]

III. FUNDAMENTO TÉCNICO Y JURÍDICO

En el presente estudio, la IE actúa en el marco de sus competencias para actualizar el precio unitario de la tarifa T-VE, expresada en colones por minuto de recarga en los centros de recarga rápida. En ausencia una metodología tarifaria aplicable, se emplea el mecanismo de cobro por minuto utilizada en la resolución RE-0129-IE-2020 y que permanece incólume; lo que se somete a decisión es exclusivamente el ajuste del nivel tarifario, con base en insumos técnicos recientes.

Este encuadre respeta la distribución de competencias del ordenamiento, conforme a los artículos 29, 30 y 31 de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora puede tramitar y resolver fijaciones, de oficio o a petición de parte, aplicando criterios de equilibrio financiero, equidad social, sostenibilidad ambiental y eficiencia económica;

mientras que, de acuerdo con los artículos 31 y 36 de la misma ley, el artículo 15 del Decreto Ejecutivo N.º 29732-MP y el RIOF vigente, la Junta Directiva es quien aprueba modelos o metodologías tarifarias, y la Intendencia es quien aplica esos modelos y dicta las fijaciones concretas.

Delimitadas así las competencias orgánicas entre la Junta Directiva y la Intendencia, conviene precisar que la presente fijación no se agota en la aplicación de las reglas generales de la Ley 7593 y su reglamentación. La actuación debe leerse, además, a la luz del régimen sectorial específico de electromovilidad, de modo que la técnica tarifaria se alinee con la política pública vigente y con los mandatos particulares que rigen la red nacional de recarga.

En ese marco, la Ley 9518 establece expresamente en su artículo 32 que: “La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) definirá la tarifa de venta en los centros de recarga.” Asimismo, la resolución RE-0129-IE-2020 instituyó la T-VE en modalidad colones/minuto y dispuso su actualización periódica con base en nueva información de utilización y en parámetros técnicos pertinentes.

Lo anterior de acuerdo con el informe IN-0225-IE-2020 y la resolución RE-0129-IE-2020, asociados al expediente ET-063-2020 y correspondientes a la “Fijación de oficio de la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE) por tiempo de recarga relacionados con la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos establecida por medio del decreto ejecutivo 41642-MINAE”.

Después de este estudio se actualizó la tarifa mediante la resolución RE-0099-IE-2023 del 22 de agosto de 2023, la cual resolvió un recurso de revocatoria interpuesto contra la fijación previa (RE-0056-IE-2023) y mantuvo la aplicación de la modalidad por tiempo de uso establecida en la resolución RE-0129-IE-2020. Dicho ajuste permitió consolidar la línea de política tarifaria iniciada en 2020, garantizando continuidad regulatoria mientras se recopila mayor información empírica sobre la utilización de los centros de recarga rápida. Asimismo, la resolución de 2023 ratificó la necesidad de mantener un esquema promocional, en tanto se desarrolla la infraestructura nacional y se cumplen los objetivos de la Ley 9518 y los decretos reglamentarios vigentes.

El mantener la tarifa por tiempo de uso, encuentra respaldo adicional en los reglamentos dictados al amparo de la Ley 9518. En particular, el artículo 17 del Decreto Ejecutivo 41642-MINAE instruye: “Con el propósito de evitar tiempos de recarga excesivos o uso indebido de los centros de recarga, las distribuidoras deberán establecer mecanismos de cobro y señales económicas, así como métodos de desconexión automática o de retiro de los automóviles eléctricos que sobrepasen el tiempo de recarga y no retiren por cuenta propia.” El mecanismo de cobro por minuto coadyuva al cumplimiento de esa directriz, al generar señales económicas que desincentivan la ocupación innecesaria del punto una vez concluida la recarga y favorecen la rotación eficiente de la infraestructura pública.

Desde la perspectiva técnica y regulatoria, la opción por tiempo de uso se justifica por consideraciones de medición y operación (precisión y trazabilidad bajo la Norma AR-NT-SUMEL, heterogeneidad en la calibración de medidores de alta potencia y no linealidad del proceso de recarga), además de los objetivos de política pública antes citados. Bajo estas premisas, la propuesta actual materializa la instrucción de 2020, limitándose a recalcular el precio por minuto con los insumos disponibles, sin alterar el diseño previamente adoptado.

IV. SITUACIÓN ACTUAL DE RED DE CENTROS DE RECARGA RÁPIDA

En lo que respecta al desarrollo de la red nacional de centros de carga rápida, con corte a mayo 2025, se encuentran instalados 61 centros de recarga rápida (CRR) en el país. En el siguiente cuadro se muestra la distribución por empresa distribuidora.

Cuadro 1. Cantidad de centros de recarga rápido (L3) indicados en el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE en contraste con los instalados en el país, según empresa distribuidora, mayo 2025.

<i>Empresa</i>	<i>Cantidad de CRR que indica el DE 41642-MINAE</i>	<i>L3 instalados</i>	<i>Potencia (en kW)</i>
ICE	24	38	9 de 50 kW 28 de 120 kW 1 de 160 kW
CNFL	9	12	4 de 50 kW 8 de 60 kW
Coopeguanacaste	4	4	90 kW
Coopelesca	4	4	120 kW
JASEC	2	1	50 kW
Coopesantos	2	0	-
ESPH	1	3	1 de 80 kW 2 de 120 kW
Coopealfaroruiz	1	1	50 kW
TOTAL	47	63	

Fuente: Intendencia de energía, con datos de las empresas distribuidoras.

De los 63 centros de recarga rápido instalados en el país, 15 poseen una potencia de 50 kW, 8 de ellos tienen una potencia de 60 kW, 1 tiene potencia de 80 kW, 4 tienen una potencia de 90 kW, 34 tienen potencia de 120 kW y 1 de 160 kW, el cual, perteneciente a ICE.

Respecto al cobro de la tarifa vigente, con base en la información disponible, se advierte que JASEC y ESPH no realizan el cobro respectivo. Este hallazgo adquiere relevancia considerando que tiene implicaciones tarifarias importantes para el resto de los usuarios del servicio de distribución eléctrica. Además, aunque se trata de una tarifa promocional, genera una distorsión en las condiciones de sostenibilidad económica del servicio.

Un caso particular es Coopesantos que, a la fecha no cuenta con ningún centro de recarga rápida en su zona de concesión. Por tanto, no aplica la tarifa vigente, no por omisión, sino por la inexistencia del servicio regulado en su área de concesión, lo cual implica un incumplimiento de lo establecido por el MINAE en el decreto que sustenta la creación, desarrollo y funcionamiento de la red nacional de centros de recarga rápida.

Es necesario señalar que, de conformidad con la política pública vigente, se trata en efecto de una tarifa promocional que busca crear condiciones favorables para impulsar el transporte eléctrico a la luz de la Ley 9518, el servicio de comercialización de electricidad por medio de centros de recarga fue concebido como un servicio público sujeto a la regulación de la Aresep, dentro del marco de competencias establecidas por la Ley N°7593. Con base en lo anterior Aresep desarrolló una primera fiscalización de este servicio, de manera exploratoria en materia de funcionamiento, continuidad del servicio, principales fallas de las estaciones de recarga, facturación y cobro, en todas las empresas distribuidoras. Recientemente la Junta Directiva de la Aresep, mediante el acuerdo 02-47-2025 de la sesión extraordinaria 47-2025, del 25 de junio del año en curso, instruyó a diferentes dependencias internas (DGDR e Intendencia de Energía) a desarrollar la regulación pertinente en materia normativa, y de fiscalización de este servicio público.

V. CÁLCULO DEL NIVEL TARIFARIO DE LA T-VE

Previo al cálculo del nivel tarifario resulta importante aclarar el contexto que rodea la presente fijación tarifaria:

- a. Los 47 cargadores rápidos considerados como la red mínima de recarga rápida establecida en el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE se encuentra en una etapa completa por parte de la mayoría de las empresas eléctricas y con un rezago por parte de otras empresas, como Coopesantos y JASEC.*

Se han instalado 61 centros de recarga rápida entre todas las empresas, con excepción de Coopesantos. Actualmente se sobrepasó el total de centros de recarga indicados en el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE "Reglamento para la construcción y el funcionamiento de la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica", sin embargo, por zonas geográficas, aún hay varios centros de recarga rápida pendientes, que son necesarios para contar con la cobertura mínima de la red de centros de recarga que establece el decreto ejecutivo.

- b. Los costos de inversión de la infraestructura de recarga responden al cumplimiento de la política pública promulgada mediante la Ley 9518 de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, donde se indica que las empresas eléctricas "(...) deberán instalar y poner en funcionamiento los centros de recarga en cada lugar que les corresponda en un plazo de 12 meses impostergables".*
- c. El artículo 12 del Decreto Ejecutivo 41642-MINAE establece que: "Las distribuidoras deberán garantizar que exista un único mecanismo de afiliación a la plataforma informática para que los usuarios puedan utilizar la red de centros de recarga. De igual forma, deben acordar la forma de facturación y los mecanismos de pago". Debido a lo anterior, se propone mantener una tarifa única para todos los centros de recarga del país, a fin de facilitar el cumplimiento de la instrucción anterior por parte de las distribuidoras y mejorar la comprensión del usuario final. Los cargadores están conectados a media tensión. Se utilizan las tarifas de media tensión como base de partida para el cálculo de la tarifa en centros de recarga rápida, debido a que esta es la infraestructura requerida.*
- d. La Intendencia de Energía agregó a la resolución RIE-089-2016 el anexo 9, se trata de la estandarización y automatización de la entrega de información estadística de la comercialización de los centros de recarga del país. Esta información la entregan las empresas distribuidoras al regulador de forma mensual y por medio de los mecanismos establecidos. Actualmente se cuenta con el detalle de registro de más de 200 mil recargas realizadas en los centros de recarga desde julio de 2020 hasta mayo de 2025.*

Para actualizar el nivel tarifario de la T-VE se seguirá el procedimiento de cálculo propuesto en la resolución RE-0129-IE-2020 publicada el 17 de diciembre de 2020, mediante Alcance N 332 de La Gaceta N 295, por lo que en esta fijación tarifaria solamente se actualizarán los parámetros establecidos en dicha fórmula de cálculo.

El cálculo de la tarifa T-VE implica en primera instancia determinar una tarifa por tiempo de uso para cada período horario, para ello se utiliza la siguiente fórmula:

$$T - VE_n = D_{kWh/min} * (P_{Energía} + \left(\frac{P_{Potencia}}{H * D * f_c}\right)) \quad \text{Fórmula 1}$$

Donde:

$T - VE_n$: Tarifa en centros de recarga de vehículos eléctricos por tiempo de uso para el periodo horario n.

$D_{kWh/min}$: Demanda de kWh por minuto.

$P_{Energía}$: Precio ponderado de energía de la tarifa de media tensión.

$P_{Potencia}$: Precio ponderado de la potencia de la tarifa de media tensión.

H : Cantidad de horas según cada período horario.

D : Días del mes calendario considerado, en este caso 30 días.

f_c : Factor carga ajustado.

Finalmente, la T-VE se obtendrá de un promedio ponderado de las $T-VE_n$ con el peso relativo de cada periodo horario.

De acuerdo con lo anterior, se analiza cada uno de los componentes de la ecuación anterior:

a) Demanda de kWh/min

Durante la última actualización de la tarifa T-VE (RE-0099-IE-2023) se consideró como parámetro del modelo, una potencia constante de 60 kW. Sin embargo, al evaluar la información empírica (información entregada por las empresas distribuidoras por medio del SIR mes a mes) de la capacidad instalada disponible en los centros de recarga rápida actualmente instalados (véase cuadro 1), se aprecia que en promedio la potencia entregada en cargador de los centros de recarga sirve a una potencia de 65 kW.

A partir de estos datos se determina la demanda de kWh por minuto, la cual se determina en 1,08 kWh/min. Este cálculo se refleja en el archivo de Excel anexo a este informe, en la hoja "Cargadores L3".

b) Tarifas de referencia y precios ponderados

Los centros de recarga rápida que se instalan en el país requieren infraestructura de media tensión, dada la demanda de potencia requerida en un corto periodo de tiempo. Debido a esto se parte para la definición de la tarifa T-VE en centros de recarga rápida de las tarifas de venta de energía de las tarifas de media tensión T-MT.

Se utilizan las tarifas sin CVG (Costo Variable de Generación). Dicha base fue considerada, con el objeto de brindar condiciones favorables a esta tarifa.

Las tarifas de media tensión T-MT vigentes para el año 2025 aplican a todas las empresas distribuidoras de electricidad: ICE, CNFL, JASEC, ESPH, Coopelesca, Coopeguanacaste, Coopesantos y Coopealfaroruiz, conforme a la resolución RE-0097-IE-2024, publicada el 17 de diciembre de 2024 en La Gaceta N.º 237, Alcance N.º 204.A continuación, se presenta las tarifas de media tensión (T-MT) de referencia, enunciadas anteriormente y publicadas en La Gaceta.

Cuadro 2: Tarifas sin CVG (en colones) de media tensión por empresa vigentes al 2025

EMPRESA ¹	Energía(¢/kWh)			Potencia (¢/kW)		
	Punta	Valle	Noche	Punta	Valle	Noche
ICE	47,09	17,49	10,77	7 640,37	5 334,61	3 416,94
CNFL	45,65	22,81	16,43	8 003,69	5 694,89	3 615,21
JASEC	38,25	18,70	12,76	6 733,34	4 828,12	3 302,91
ESPH	58,51	29,81	24,28	6 199,83	4 307,77	2 870,90
COOPELESCA	78,32	39,16	28,47	9 655,13	6 896,52	0,00
COOPEGUANACASTE	70,70	61,28	54,68	3 203,26	3 203,26	0,00
COOPESANTOS	67,82	27,13	17,44	10 361,98	7 527,09	4 738,71

1/ No se presenta Coopealfaroruiz ya que no tiene tarifa de media tensión en su pliego tarifario
Fuente: Intendencia de Energía.

Además de los precios de referencia anteriores se requiere determinar un ponderador que permita definir los precios finales a incluir en la fórmula que define la T-VE_n.

El último estudio tarifario de referencia (RE-0099-IE-2023) utilizó el peso de la cantidad de centros de recarga rápida que deben instalar cada una de las empresas distribuidoras según el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE. Sin embargo, tras varios años de emitida la resolución la realidad de los centros de recarga rápida instalados difiere con los instruidos por el MINAE, ya que el acato al decreto depende de cada empresa distribuidora.

Debido a lo anterior, se propone ajustar el ponderador, para que este en función de los centros de recarga disponibles. A continuación, se presenta la distribución propuesta.

Cuadro 3: Cantidad de centros de recarga rápida instalados por empresa distribuidora, mayo 2025

Empresa	Centros de Recarga Rápida	
	Absolutos	Relativos
ICE	38	62,3
CNFL	10	16,4
JASEC	1	1,6
ESPH	3	4,9
COOPELESCA	4	6,6
COOPEGUANACASTE	4	6,6
COOPEALFARO	1	1,6
Total	61	100,0

Fuente: Intendencia de energía.

Aplicando dicho ponderador a las tarifas de media tensión por empresa, se obtiene una tarifa de media tensión T-MT ponderada, que se presenta en el siguiente cuadro:

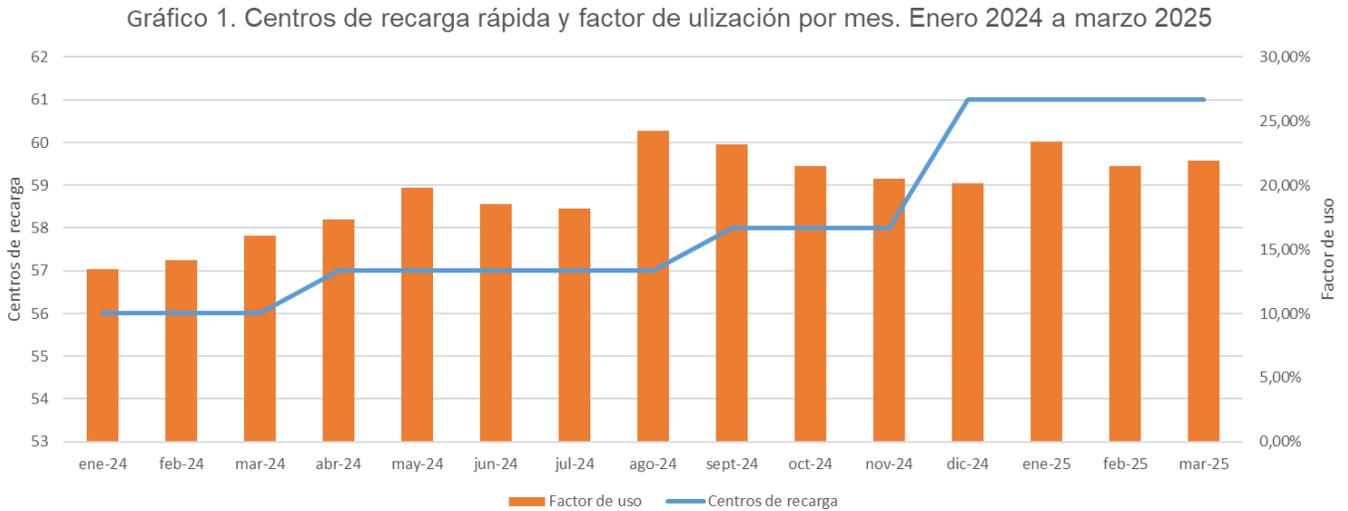
Cuadro 4: Tarifa T-MT Ponderada

Concepto / periodo horario	Precio ponderado
Energía	
Punta	50,09
Valle	22,99
Noche	16,26
Potencia	
Punta	7 330,12
Valle	5 210,08
Noche	2 916,58

Fuente: Intendencia de energía, Aresep.

c) Cálculo del factor de carga y factor de utilización

A partir de la información de las recargas realizadas en vehículos eléctricos que utilizaron los centros de recarga durante el período comprendido entre enero de 2024 a marzo 2025 (185 mil recargas), se puede apreciar una tendencia de crecimiento tanto de la cantidad de centros de recarga rápida en el país como del factor de utilización de estos, en porcentajes. El siguiente gráfico muestra el detalle.



Fuente: Intendencia de energía.

Del gráfico anterior es importante resaltar que la tendencia de crecimiento de los centros de recarga se mantiene en aumento, y durante los últimos 4 meses un número constante de centros, por otra parte, el grado de utilización de estos centros de recarga aumentó en gran parte en el primer semestre del 2024, luego ha fluctuado entre los meses, siendo el período más alto en el mes de agosto, con un 24,22%.

En atención a los objetivos vigentes de la tarifa T-VE, y en comparación con el estudio previo (RE-0099-IE-2023), en el cual se consideró un factor de uso del 20%, para el presente período se ha determinado entre todos los meses un valor máximo de 24,22%. En consecuencia, se recomienda establecer un factor de uso del 25%.

Un factor de utilización del 25% representa 348 minutos o 5,8 horas al día por centro de recarga. Los cálculos pueden ser verificados en la memoria de cálculo que respalda el presente informe, ver hoja “Factor de utilización” del archivo Excel adjunto.

d) Cálculo de la tarifa por tiempo de uso (T-VE) en centros de recarga rápida (colones/minuto)

Con los parámetros anteriores, es decir, los precios energía y potencia de tarifa de media tensión ponderada, la demanda de kWh/minuto y el factor de carga ajustado se puede determinar una tarifa por tiempo de uso para cada período horario, siguiendo la fórmula inicial de referencia:

$$T - VE_n = D_{kWh/min} * (P_{Energía} + (\frac{P_{Potencia}}{H * D * f_c}))$$

Por lo que se obtienen los siguientes valores:

Período	T-VE_n
Punta	266,03
Valle	108,53
Noche	59,74

Tal como se mencionó anteriormente, para obtener una tarifa T-VE final y única se requiere la ponderación de las tarifas por periodo horario (T-VE_n).

En este estudio se propone que la fuente de ponderación sea el peso de los periodos horarios reales de utilización de los centros de recarga, esto a partir del registro estadístico de uso del periodo de enero 2024 a marzo 2025

Período	T-VE n	Peso del período
Punta	266,03	0,237
Valle	108,53	0,351
Noche	59,74	0,412

Finalmente, con el peso relativo anterior se calcula la tarifa propuesta, multiplicando los valores de la T-VE_n por estos pesos relativos, obteniendo el siguiente valor para una tarifa de:

T-VE: ₡126 por minuto

Se propone que la tarifa anterior quede exenta del cobro de alumbrado público (AP) y de CVG, a fin de cumplir con la meta de alcanzar una tarifa atractiva y estable, que incentive la movilidad eléctrica de acuerdo con la normativa vigente.

Todos los cálculos realizados se detallan en la memoria de cálculo anexa al presente informe y puede ser consultada en el expediente público ET-053-2025.

VI. CONTRASTE DE LA TARIFA T-VE

En este apartado se realiza un análisis de contraste de las tarifas de los vehículos eléctricos cargados en los centros de recarga rápida, con la recarga en una tarifa residencial y con el precio del combustible de los vehículos de combustión.

En el caso de un vehículo eléctrico, podemos utilizar el supuesto de que para recorrer unos 100 Km requerirá en promedio unos 12 kWh, utilizando como parámetro de referencia los principales modelos vendidos en el país de las marcas BYD, Geely y Chery.

*Para recargar 12 kWh, se estima un tiempo medio cercano a los 11 minutos, es decir tendrá un costo de 1.386 colones ($\text{C}\$126 * 11 \text{ min}$), sin considerar cargas tributarias.*

*En el caso de un vehículo de gasolina, tipo SUV de transmisión automática, se tiene un rendimiento aproximado de 13,7 Km/l, utilizado de referencia el precio de gasolina súper de $\text{C}\$669$ el litro (de acuerdo con lo fijado mediante la resolución RE-0032-IE- 2025), podemos obtener que, para un recorrido de unos 100 Km, se estaría gastando cerca de 4.883 colones ($\text{C}\$669/ 13,7\text{Km/l} * 100 \text{ Km}$), un costo mayor al doble de recorrer la misma distancia en un vehículo eléctrico recargado desde un centro de recarga.*

Ahora bien, si se desea comparar el costo de la energía eléctrica en los centros de recarga y la suministrada bajo la tarifa residencial, podemos utilizar el mismo parámetro mencionado anteriormente de 1.386 colones para cargar 12 kWh.

Podemos comparar este costo desde dos extremos, si se toma el precio menor existente en el mercado (tarifa horaria en el periodo noche para clientes de consumo de 0 a 500 kWh de la CNFL), tenemos una tarifa de 26,94 colones/kWh, por lo que si multiplicamos esta tarifa por 12 kWh (cantidad promedio de kWh para recorrer 100 Km), obtenemos un precio total de $\text{C}\$323$ para recorrer los mismo 100 Km, esto es cerca de un 77% menos (4 veces) que el costo de cargarlos en un centro de recarga rápida.

Si lo comparamos con el precio más alto del sector residencial del tercer bloque, que sería la tarifa de Coopesantos, es una tarifa de $\text{C}\$131,93$ colones/kWh, que genera un costo por recarga de 12 kWh de $\text{C}\$1.583$, cerca de un 14% mayor que el costo de cargarlos en un centro de recarga rápida. Ambos cálculos de cobro residencial sin considerar las cargas impositivas.

Por lo tanto, en vista de la información anterior, se evidencia que el costo para recorrer 100 Km con un vehículo eléctrico es más barato que lo requerido por un vehículo de combustión. Asimismo, se evidencia que el costo por recargar la batería de un vehículo eléctrico es mucho más barato hacerlo desde las casas de habitación, bajo una tarifa residencial, que, en un centro de recarga rápido, los cuales de acuerdo con la Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico y el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE, deben utilizarse como fuentes de energía de emergencia, considerando que el uso de estos centros de recarga rápida deben ser la excepción y no la norma, por lo que se debe incentivar por medio de la tarifa eléctrica a la recarga vehicular bajo las tarifas residenciales.

[...]

VIII. CONCLUSIONES

1. *De acuerdo con la información explicada anteriormente, se actualiza la tarifa única aplicable en todos los centros de recarga rápido (T-VE) por tiempo de uso.*
2. *De acuerdo con la Ley de incentivos y promoción para el transporte eléctrico, así como su reglamento y el Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030, se mantiene una única tarifa para todo el territorio nacional, con el fin de cumplir lo estipulado en generar una tarifa sencilla y de fácil aplicación tanto para las empresas distribuidoras de electricidad, así como para los usuarios de vehículos eléctricos.*
3. *Se actualizaron la cantidad total de centros de recarga instalados en el país y la potencia nominal de los centros de recarga.*
4. *Asimismo, se realizó la actualización del factor de uso junto con las tarifas T-MT, reflejando los ajustes vigentes.*
5. *La tarifa propuesta para los centros de recarga rápida (T-VE) es de ₡126 el minuto.*

[...]

- II. Que, en lo que se refiere a la audiencia pública, del informe técnico IN-0109-IE-2025 citado, conviene extraer lo siguiente:

[...]

De acuerdo con el informe IN-0331-DGAU-2025 correspondiente al informe de oposiciones y coadyuvancias (folios 53 y 54) y el acta de audiencia AC-0148-DGAU-2025 remitida por la Dirección General de Atención al Usuario (folios 46 al 52), se admitieron 4 posiciones.

A continuación, se procede a resumir las posiciones presentadas y su respectivo análisis:

1. **Coadyuvancia:** *Instituto Costarricense de Electricidad, cédula jurídica número 4-000-042139, representada por el señor Randall Hume Salas, cédula de identidad N° 3-0276-0808, en su condición de Apoderado General sin límite de suma y con la representación judicial y extrajudicial.*
Observaciones: *No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito mediante oficio número 5407-124-2025 (visible a folio 038 y 039).*

Notificaciones: Al correo electrónico: rhume@ice.go.cr

Resumen: El ICE coadyuva parcialmente la revisión de oficio de la T-VE por tiempo de uso, valida los parámetros utilizados por ARESEP y considera que la tarifa propuesta de ₡126/minuto preserva el equilibrio financiero y es competitiva para el usuario. Sustenta su posición en el crecimiento exponencial de la flota (30.550 VE a agosto 2025; +1.739% vs 2018; 83,6% automóviles), frente a una red aún insuficiente (60 centros rápidos en el país, 38 del ICE) y con 4.959 averías entre ene-2023 y abr-2024, mayoritariamente por incompatibilidad de software entre cargadores europeos y vehículos chinos. Señala que la relación de disponibilidad pasó de 1 cargador por 20 VE (2020) a 1 por 355 VE (2025) y proyecta >155.000 VE en 2030, por lo que plantea complementar la red de carga rápida con cargadores intermedios DC (21 kW) y el refuerzo de la red de distribución. En su análisis de costos (ejemplo: 1.050 km/mes ≈126 kWh), estima: T-VE ₡14.668,5; residencial nocturna ₡9.632,7; residencial valle ₡13.204,8; residencial pico ₡19.218,8; y un escenario con T-CO (21 kW DC) en ₡14.764,7, muy cercano a la carga rápida; para una batería de 55 kWh, tiempos 20–80% serían 1:34 (21 kW) vs 1:06 (rápida). Propone aprobar el ajuste T-VE y crear una solución tarifaria específica para cargadores intermedios (p. ej., adoptar T-CO u otra alternativa competitiva) con vigilancia tecnológica.

Respuesta: se le indica al coadyuvante, que la Autoridad Reguladora comparte la necesidad de que los cargadores intermedios cuenten con una tarifa regulada, en concordancia con la evolución del parque vehicular eléctrico y la infraestructura asociada. Al respecto, se informa al ICE que la ARESEP ya trabaja de oficio en la formulación de una propuesta tarifaria específica, la cual será sometida a análisis técnico y, en su momento, se procederá con la apertura del expediente correspondiente para conocimiento y escrutinio público, garantizando así la participación ciudadana y de los agentes interesados.

No obstante, se aclara que la aplicación de la tarifa T-VE objeto del presente procedimiento es independiente de dicha iniciativa regulatoria, por lo que el ajuste sometido a audiencia en este expediente se tramita con base en los parámetros y el contexto vigente. En este sentido, se indica que esta Intendencia formalizará ante la Dirección General de Desarrollo de la Regulación (DGDR) la remisión de la información aportada por el ICE como insumo para retroalimentar la toma de decisiones, siendo que es la instancia técnica responsable de la revisión, actualización y formulación de instrumentos regulatorios.

2. **Oposición:** Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L, en adelante Coopelesca, con cédula jurídica: 3-004-045117, representada por el señor Omar Miranda Murillo, cédula de identidad N° 5-0165-0019, en su condición de Apoderado Generalísimo y con representación Judicial y Extrajudicial.

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito mediante oficio N° GG-554-2025 (visible a folio 037).

Notificaciones: Al correo electrónico: omiranda@coopelesca.co.cr y asistentesgerenciageneral@coopelesca.co.cr

Resumen: Coopelesca se opone a la reducción de la tarifa T-VE a ₡126/minuto, argumentando que el servicio ya está consolidado (con más de 200.000 recargas registradas) y debe cubrir los costos reales de operación. Señala que aplicar tarifas de media tensión a cargadores rápidos genera un subsidio artificial y no contempla costos indispensables como mantenimiento, plataformas de cobro e infraestructura. Además, critica la exclusión del CVG en el cálculo tarifario y la ponderación horaria aplicada, pues el 41,2% asignado al periodo nocturno no refleja la realidad del consumo, dado que la mayoría de las recargas ocurren en horas de punta y valle (≈185.000 recargas analizadas entre ene-mar 2025). Advierte que una tarifa reducida limita la inversión en más centros de recarga, siendo que hoy el costo de recorrer 100 km es de ₡1.386 en eléctrico vs. ₡4.883 en combustión (71,6% más barato). Enfatiza que los usuarios no reclaman por el costo actual, sino por la insuficiencia de cargadores instalados, por lo que una tarifa menor actúa como barrera al desarrollo de la infraestructura. También advierte que la tarifa por tiempo desincentiva cargadores de alta capacidad y solicita habilitar nuevamente la tarifa por energía (kWh) para incentivar procesos de carga más rápidos y mejorar la experiencia del usuario. Solicita que ARESEP responda puntualmente cada uno de los puntos planteados, que se elabore una metodología integral que contemple todos los costos reales de la recarga —incluyendo mantenimiento, plataformas, infraestructura y CVG— y que se replantee la propuesta tarifaria con base en la estructura completa de costos de los cargadores rápidos.

Respuesta:

Argumento 1: Inclusión de consumo de los cargadores eléctricos rápidos como cargas de media tensión

Se le indica al opositor, que la tarifa para centros de recarga rápida (T-VE) es de carácter promocional y no obedece, en este momento, a costos de operación y mantenimiento de la red de centros de recarga rápida, esto según lo que se indica en la Ley 9518:

Artículo 1 Objetivo

La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general. Esta ley regula la organización administrativa

pública vinculada al transporte eléctrico, las competencias institucionales y su estímulo, por medio de exoneraciones, incentivos y políticas públicas, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política.

(...)

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

Asimismo, el artículo 6 del reglamento 41642-MINAE indica:

Centros de recarga de la red, “Las empresas distribuidoras de electricidad, como prestadoras de servicio público de distribución y comercialización, tendrán la responsabilidad de construir y poner en funcionamiento los centros de recarga en la ubicación geográfica que establezca el MINAE.

Los centros de recarga serán los únicos autorizados para vender o comercializar la electricidad y deberán utilizar únicamente dispensadores para recarga rápida de energía eléctrica. El conjunto de centros de recarga rápida eléctrica formará una red que permitirá el suministro de energía eléctrica a automóviles eléctricos, en todo el territorio nacional.

La red de centros de recarga rápida eléctrica que se regulan en este artículo formará parte de los activos de las distribuidoras como elementos de la red de distribución y están afectados al servicio público de suministro de energía eléctrica en la etapa de distribución y comercialización.

Por lo tanto, en vista de lo citado por la Ley 9518 y el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE en la tarifa propuesta no se reconocen la totalidad de los costos de operación, mantenimiento de los centros de recarga rápida y CVG, por lo que en el presente estudio tarifario únicamente se actualiza la fórmula establecida en la resolución RE-0129-IE-2020 del 16 de diciembre de 2020.

La Autoridad Reguladora reconoce que la demanda por recargas rápidas ha aumentado significativamente (el factor de usó pasó del 20 al 25%) y que ello exige mejoras en la calidad del servicio y en la infraestructura disponible. En este sentido, la ARESEP realizará de oficio un estudio que valore los costos reales asociados a la prestación del servicio, con el propósito de proponer una tarifa que permita mejorar la calidad y la sostenibilidad de la red de recarga rápida, sin perder la competitividad frente a otras alternativas de movilidad.

No obstante, se indica a Coopelesca que esta Intendencia formalizará ante la Dirección General de Desarrollo de la Regulación (DGDR) la remisión de la información aportada como insumo para retroalimentar la toma de decisiones, siendo que es la instancia técnica responsable de las revisión, actualización y formulación de instrumentos regulatorios. Lo anterior considerando que otras empresas eléctricas también han presentado sugerencias sobre eventuales ajustes al procedimiento aplicado.

2. Exclusión de CVG del cálculo de la tarifa:

Como se indicó en el punto anterior, la tarifa T-VE tiene un carácter promocional definido por la Ley 9518 y el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE, por lo que no contempla el reconocimiento de costos de operación ni de mantenimiento de la red de centros de recarga rápida. En ese mismo sentido, el cálculo del CVG no se incluye en la metodología tarifaria, siendo esta una práctica recurrente en todas las aplicaciones anteriores, de manera que el presente estudio se limita a actualizar la fórmula establecida en la resolución RE-0129-IE-2020.

En el momento en que la ARESEP realice el estudio de oficio para valorar los costos reales del servicio, se incluirá el CVG dentro de la metodología tarifaria, junto con los demás componentes necesarios para reflejar de manera más integral la estructura de costos de los centros de recarga rápida. Lo anterior implica, necesariamente, una evaluación integral del estado de situación que involucre a todas las partes interesadas, siendo las empresas eléctricas, incluida Coopelesca, un actor estratégico.

3. Ponderación por peso de periodos horarios no ajustada a la realidad de uso de los cargadores rápidos

En relación con el señalamiento efectuado sobre la ponderación de los periodos horarios utilizados en el cálculo de la tarifa T-VE, se aclara que la metodología aplicada por la Intendencia de Energía se fundamentó en la información oficial remitida por las empresas distribuidoras respecto al comportamiento de uso de los centros de recarga rápida.

Con base en dichos datos, se procedió a realizar la ponderación de los consumos en los diferentes periodos horarios (punta, valle y nocturno), de manera que los valores incorporados al modelo tarifario corresponden a la realidad reportada por los operadores del servicio, siendo en el período horario de noche alrededor de 7700 recargas efectivas

En consecuencia, el cálculo efectuado refleja la utilización observada y validada en los insumos entregados por las empresas, conforme al procedimiento técnico establecido en la fijación tarifaria de oficio.

4. La tarifa propuesta limita la inversión en mayor cantidad de centros de recarga

Como se indicó en el punto anterior, la tarifa T-VE tiene un carácter promocional definido por la Ley 9518 y el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE, por lo que no contempla el reconocimiento de costos de operación ni de mantenimiento de la red de centros de recarga rápida.

En el momento en que la ARESEP realice el estudio de oficio para valorar los costos reales del servicio, se tomara en cuenta lo propuesto por Coopelesca para incentivar aún más el aumento de la cantidad de centros de recarga.

3. **Oposición:** Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica, cédula jurídica número 3-007-051185, representada por el señor Guillermo Carazo Ramírez, cédula de identidad N° 1-0554-0067, en su condición de Director Ejecutivo y con la representación judicial y extrajudicial.

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito mediante oficio número DE-0741-09-2025 (visible a folio 043 y 044).

Notificaciones: Al correo electrónico: notificaciones@cfia.cr

Resumen: El CFIA formula observaciones a la propuesta tarifaria de ₡126 por minuto, señalando que el esquema de cobro por tiempo es simple pero ineficiente, al no diferenciar entre la energía consumida ni la velocidad de carga. Considera que este modelo puede perjudicar tanto al consumidor como a la red eléctrica. Para sustentar su posición, realiza un análisis comparativo con legislaciones y prácticas internacionales modernas, donde predominan los modelos de cobro por kWh con tarifas dinámicas, ajustadas a la hora del día, la demanda y la velocidad de carga (AC vs. DC), además de promover estandarización técnica y transparencia en la medición. Recomienda que Costa Rica migre hacia un modelo tarifario por energía, complementado con tarifas variables por demanda, para incentivar el uso en horas de baja carga y optimizar la infraestructura, y que se impulse la interoperabilidad y precisión en los sistemas de medición como medida de confianza para el usuario. Solicita a ARESEP considerar la migración hacia un modelo tarifario por kWh con tarifas dinámicas, acompañado de estandarización y transparencia en los puntos de recarga, de forma que se refleje el costo real del servicio, se incentive la carga en momentos de baja demanda y se optimice el uso de la infraestructura en beneficio del consumidor y del desarrollo sostenible.

Respuesta: Se le indica al opositor, que la tarifa para centros de recarga rápida (T-VE) es de carácter promocional y no obedece, en este momento, a costos de operación y mantenimiento de la red de centros de recarga rápida, esto según lo que se indica en la Ley 9518:

Artículo 1 Objetivo

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

(...)

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

Asimismo, el artículo 6 del reglamento 41642-MINAE indica:

Centros de recarga de la red, “Las empresas distribuidoras de electricidad, como prestadoras de servicio público de distribución y comercialización, tendrán la responsabilidad de construir y poner en funcionamiento los centros de recarga en la ubicación geográfica que establezca el MINAE. Los centros de recarga serán los únicos autorizados para vender o comercializar la electricidad y deberán utilizar únicamente dispensadores para recarga rápida de energía eléctrica. El conjunto de centros de recarga rápida eléctrica formará una red que permitirá el suministro de energía eléctrica a automóviles eléctricos, en todo el territorio nacional. La red de centros de recarga rápida eléctrica que se regulan en este artículo formará parte de los activos de las distribuidoras como elementos de la red de distribución y están afectados al servicio público de suministro de energía eléctrica en la etapa de distribución y comercialización.

Por lo tanto, en vista de lo citado por la Ley 9518 y el Decreto Ejecutivo 41642-MINAE en la tarifa propuesta no se reconocen costos de operación y mantenimiento de los centros de recarga rápida, por lo que en el presente estudio tarifario únicamente se actualiza la fórmula establecida en la resolución RE-0129-IE-2020 del 16 de diciembre de 2020.

La ARESEP reconoce que existen modelos más eficientes, como el uso de tarifas dinámicas diferenciadas por periodos horarios, que permiten enviar mejores señales sobre el uso de la energía y contribuyen al sistema eléctrico. No obstante, la tarifa actual busca ser lo más simple y uniforme posible, razón por la cual es única y aplicable en todo el país. En el momento en que la tarifa esté asociada a costos reales, y siempre que se cumpla con el objetivo de promoción establecido en la Ley 9518, se tomarán en cuenta los

aspectos señalados por el Colegio para enriquecer la metodología regulatoria.

Asimismo, se recuerda que los centros de recarga rápida fueron concebidos como una medida de apoyo y uso de emergencia, por lo que no están diseñados para sustituir la recarga habitual en el hogar, que debe ser la fuente principal de abastecimiento de energía para los usuarios de vehículos eléctricos.

No obstante, se le indica esta Intendencia remitirá a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación (DGDR) la información aportada como insumo para retroalimentar la toma de decisiones, previendo que de acuerdo con la gobernanza actual es la instancia técnica responsable de desarrollar las actividades de revisión, actualización y formulación de instrumentos regulatorios.

4. **Coadyuvancia:** Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad 5-0302-0917.

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 036 y 045).

Notificaciones: Al correo electrónico jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr.

Resumen: La Consejería del Usuario coadyuva la actualización de la T-VE por tiempo de uso y recuerda que la propia RE-0129-IE-2020 preveía revisiones periódicas con nuevos insumos. Sustenta su posición en el crecimiento acelerado de la flota ($\approx +500\%$ entre 2020 y 2024) y en la expansión de la red: 61 centros de recarga rápida instalados a mayo de 2025, dentro de un ecosistema de ≈ 355 puntos de carga públicos/privados donde la mayoría son semi-rápidos y poco más de 55 son rápidos. Señala incumplimientos: JASEC y ESPH no estarían aplicando la tarifa vigente; Coopesantos carece de centros rápidos en su zona, lo que contraviene el Decreto 41642-MINAE y requiere acciones coordinadas (ARESEP/MINAE). Sobre el uso, destaca >200 mil recargas registradas desde 2020 y un factor de utilización propuesto del 25% ($\approx 5,8$ h/día por centro), con tendencia creciente 2024–2025. En costos, confirma que la recarga rápida bajo T-VE es más barata que combustibles, pero más cara que la residencial, por lo que los centros rápidos deben ser “excepción y no norma”, favoreciendo la carga en hogar/empresa. Propone mantener la tarifa por tiempo por razones técnicas (medición, no linealidad de carga, desocupación del puesto) y estudiar una tarifa mixta (cobro por kWh hasta alto % de batería y luego por tiempo), además de explorar diferenciación por horarios, zonas geográficas o consumo. También subraya la necesidad de robustecer la red (incluyendo zonas turísticas y flotas) y corregir los incumplimientos para impulsar la

electromovilidad. Solicita, que se admita la coadyuvancia y se considere lo expuesto; y que la Intendencia de Energía, junto con la Dirección General de Desarrollo de la Regulación, valore realizar un estudio profundo sobre la viabilidad de una tarifa mixta para la T-VE—y, en su caso, otras alternativas como diferenciación por horarios, zonas y cobro por consumo—para optimizar el uso de la infraestructura y las señales económicas al usuario.

Respuesta: La Autoridad Reguladora agradece la posición externada por la Consejería del Usuario e indica que los argumentos presentados serán tomados en consideración para la mejora regulatoria del servicio de los centros de recarga rápida. En particular, se valorará el desarrollo de un estudio que profundice en las limitaciones y beneficios de una tarifa mixta para la T-VE, entendida como aquella en la cual se cobre por kWh hasta un alto porcentaje de la capacidad de la batería y, posteriormente, se aplique un cobro por tiempo. Este esquema se considera una alternativa atractiva, en tanto puede mejorar las señales de optimización tanto de la infraestructura instalada como del consumo energético de los vehículos eléctricos.

En el marco de dicho estudio también se podrían analizar otras alternativas regulatorias, tales como la diferenciación tarifaria por periodos horarios, la segmentación geográfica o el cobro por consumo eléctrico, con el objetivo de enriquecer las opciones disponibles y favorecer la eficiencia y sostenibilidad del sistema.

De manera complementaria, la Autoridad Reguladora, por medio de los procesos de fiscalización y calidad de la Intendencia de Energía, mantendrá revisiones periódicas sobre la calidad del servicio prestado, conforme a los procedimientos administrativos establecidos en la Ley General de la Administración Pública. Asimismo, y de conformidad con el artículo 31 de la Ley 9518, corresponde al MINAE velar por el adecuado funcionamiento de los centros de recarga a nivel nacional; por lo tanto, la ARESEP mantendrá comunicación constante con el ente rector y con las empresas reguladas para garantizar la correcta fiscalización y fortalecimiento de este servicio público.

Asimismo, que esta Intendencia también remitirá la información aportada por la Consejería del Usuario a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación (DGDR), como insumo para retroalimentar la toma de decisiones, considerando que es la instancia responsable, dada la gobernanza actual, de las actividades relacionadas con la revisión, actualización y formulación de instrumentos regulatorios

[...]

- III. Que de conformidad con lo señalado en los resultados y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es, fijar, de oficio y a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial La Gaceta, la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE), bajo modalidad por tiempo de uso, tal y como se dispone:

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

- I. Fijar, de oficio y a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial La Gaceta, la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para vehículos eléctricos (T-VE), bajo modalidad por tiempo de uso, en los siguientes términos:

Categoría tarifaria	Detalle del cargo	Valor
▪ Tarifa T-VE Tarifa por tiempo para los centros de recarga rápida de energía eléctrica	Por cada minuto de conexión	₡126 por minuto

- II. La presente tarifa es de aplicación nacional y obligatoria para las empresas distribuidoras de electricidad respecto de los centros de recarga rápida regulados por el Decreto Ejecutivo N.º 41642-MINAE.
- III. Establecer que esta resolución rige a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva N°06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución los anexos del informe técnico IN-0109-IE-2025 del 3 de octubre de 2025, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

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

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE

Mario Mora Quirós, Intendente 1 vez.—(IN202501000345).

IX. ANEXOS

Anexo 1: Memoria de cálculo para la fijación de la T-VE 2025.

RE-0059-IT-2025

San José, a las 15:30 horas del 8 de octubre de 2025

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA FIJACIÓN TARIFARIA ORDINARIA DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD CABOTAJE MENOR, EN LAS RUTAS DESCRITAS COMO: TORTUGUERO – LA PAVONA Y VICEVERSA Y PERIFÉRICA TORTUGUERO – SAN FRANCISCO (POR LA BOCANA DEL RÍO) Y VICEVERSA, OPERADAS POR LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE ACUÁTICO Y TERRESTRE DEL CARIBE COSTARRICENSE (ASOTORTUTRANS).

EXPEDIENTE ET-052-2025

RESULTANDOS:

- I. El 5 de octubre de 2021, mediante la resolución RE-0206-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep aprobó la Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021.
- II. El 8 de noviembre de 2021, mediante la resolución RE-0211-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep aprobó la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte, publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021.
- III. El 11 de mayo de 2022, mediante el memorando ME-0213-IT-2022, el Intendente de Transporte acogió el informe IN-0057-IT-2022, relacionado con los requisitos y condiciones que se deben verificar para la realización de estudios tarifarios ordinarios de oficio (folio 19, anexo 3).
- IV. El 29 de junio de 2023, mediante el memorando ME-0271-IT-2023, el Intendente de Transporte acogió el informe IN-0114-IT-2023 que complementa el informe IN-0057-IT-2022, relacionado con los requisitos y condiciones que se deben verificar para la realización de estudios tarifarios ordinarios de oficio (folio 19, anexo 4).
- V. La tarifa vigente del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta de cabotaje menor Tortuguero – La Pavona y viceversa fue establecida en la resolución RE-0064-IT-2023 del 16 de octubre de 2023, publicada

en el Alcance N°207 a La Gaceta N°195 del 23 de octubre de 2023 (folios 304 al 336, ET-064-2023).

- VI.** El 23 de octubre de 2023, por medio de la resolución RE-0100-JD-2023 publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre de 2023, la Junta Directiva de la Aresep estableció los “Requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias”.
- VII.** La Asociación de Transporte Acuático y Terrestre del Caribe Costarricense (Asotortutrans) con cédula jurídica 3-002-789270, contaba con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad cabotaje menor, como permisionario en la ruta descrita como: Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, según la resolución DVMP 2024-324 del 8 de julio de 2024 de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), resolución en la cual se condicionó su inicio de operaciones al establecimiento de la tarifa por parte de Aresep (folio 19, Anexo 2).
- VIII.** La Asociación de Transporte Acuático y Terrestre del Caribe Costarricense (Asotortutrans) con cédula jurídica 3-002-789270, contaba con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad cabotaje menor, como permisionario en la ruta descrita como: Tortuguero – La Pavona y viceversa, según la resolución DVMP-2024-338 del 15 de julio de 2024 de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) (folio 19, Anexo 1).
- IX.** El 22 de agosto de 2024, en la sesión ordinaria 14-2024, del Consejo de Administración de la Junta Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) emitió el “*Reglamento de Navegación y Cabotaje en la Red de los Canales del Norte*” publicada en el Alcance N°144 de La Gaceta N°155 del 23 de agosto de 2024, en el que se establece que las rutas de cabotaje que transiten dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero serán reguladas por JAPDEVA, en coordinación técnica con la División Marítimo Portuaria del MOPT, así como la gestión de los permisos de servicio de cabotaje le corresponde solamente a JAPDEVA.
- X.** El 23 de junio de 2025, mediante el memorando ME-0370-IT-2025, el Intendente de Transporte a.í. instruyó al Área de Regulación Económica y de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte elaborar un informe

técnico con una propuesta de fijación tarifaria ordinaria para las rutas de cabotaje menor descritas como Tortuguero – La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa (folio 2).

- XI.** El 17 de julio de 2025, mediante el oficio OF-0891-IT-2025, la Intendencia de Transporte consultó a la Junta Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), sobre el estado de los permisos de operación para el servicio transporte remunerado de personas, modalidad cabotaje menor (lancha), en las rutas Tortuguero – La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (folio 348 al 348 del expediente de requisitos de admisibilidad RA-531).
- XII.** El 28 de julio de 2025, por medio del oficio OF-0938-IT-2025, se solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario respectivo (folio 1).
- XIII.** El 29 de julio de 2025, mediante IN-0191-IT-2025, se emitió el informe preliminar de fijación tarifaria ordinaria de oficio para las rutas de cabotaje menor descritas como: Tortuguero – La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa (folios 4 al 19).
- XIV.** El 29 de julio de 2025, mediante el memorando ME-0448-IT-2025, el Intendente de Transporte a.í. acogió el informe preliminar sobre la fijación tarifaria ordinaria de oficio para el servicio de cabotaje menor en las rutas Tortuguero – La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa (folio 20).
- XV.** El 30 de julio de 2025, por medio del oficio PEL-1184-2025, JAPDEVA emitió respuesta del oficio OF-0891-IT-2025, indicando que existían requisitos pendientes por parte de Asotortutrans para la formalización del permiso de cabotaje (folio 351 del expediente de requisitos de admisibilidad RA-531).
- XVI.** El 30 de julio de 2025, mediante el memorando ME-0449-IT-2025, se solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a audiencia pública (folios 21 al 22).
- XVII.** La convocatoria a audiencia pública se publicó en los diarios La Extra y La Teja del 11 de agosto de 2025 y en La Gaceta N°147 del 8 de agosto de 2025 (folios 39 al 42).
- XVIII.** La audiencia pública se realizó el 8 de setiembre de 2025 de forma presencial en el auditorio del Parque Nacional Tortuguero, ubicado 800

metros al sur del muelle principal de Tortuguero, Colorado, Pococí, Limón.

- XIX.** Conforme al acta de la audiencia pública AC-0147-DGAU-2025 (folios 57 a 70) y al informe de oposiciones y coadyuvancias IN-0329-DGAU-2025 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 71 a 73), se detallaron las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.
- XX.** El 23 de setiembre de 2025, mediante el oficio OF-1244-IT-2025, la Intendencia de Transporte consulta a JAPDEVA, sobre el estado del permiso de operación para el servicio transporte remunerado de personas, modalidad cabotaje menor (lancha), en las rutas Tortuguero – La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (folio 353 al 354 del expediente de requisitos de admisibilidad RA-531).
- XXI.** El 8 de octubre de 2025, mediante el oficio SG-671-2025, se recibe el acuerdo 498-2025 de la sesión extraordinaria 057-2025 del 7 de octubre de 2025, mediante el cual el Consejo de Administración de la Junta Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) emitió el permiso de servicio de cabotaje en la ruta fluvial Tortuguero - La Pavona y viceversa (anexo 1).
- XXII.** La fijación tarifaria de oficio fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe técnico IN-0248-IT-2025 del 08 de octubre de 2025, que corre agregado al expediente ET-052-2025.
- XXIII.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en forma digital y documental, la información que sustenta esta resolución.
- XXIV.** De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva N° 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0248-IT-2025 del 8 de octubre de 2025, que sirve de base para el presente acto administrativo.
- XXV.** En los procedimientos se han observados los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0248-IT-2025 del 8 de octubre de 2025, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente:

“(…)

B. SOBRE LA REALIZACIÓN DEL PRESENTE ESTUDIO DE OFICIO

El artículo 30 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) faculta a la Aresep para poder realizar estudios tarifarios ordinarios de oficio, para lo cual deberá otorgarse la respectiva audiencia pública en cumplimiento de la participación ciudadana.

El 23 de junio de 2025, mediante el memorando ME-0370-IT-2025 (folio 2), el Intendente de Transporte a.í. instruyó la ejecución de un estudio tarifario ordinario de oficio para las rutas de cabotaje menor Tortuguero – La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, lo anterior debido a que mediante la resolución DVMP-2024-324 del 8 de julio de 2024, la División Marítimo Portuaria del MOPT había otorgado un permiso en precario a Asotortutrans para operar la ruta de cabotaje menor descrita como Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, en la que condicionó su inicio de operaciones al establecimiento de la tarifa por parte de Aresep.

A partir de lo dispuesto en la resolución DVMP-2024-324, para poder realizar los análisis pertinentes, la Intendencia de Transporte solicitó información operativa y financiera a dicha asociación por medio de los oficios OF-0733-IT-2024 del 18 de julio de 2024, OF-1084-IT-2024 del 3 de octubre de 2024, OF-0069-IT-2025 del 21 de enero de 2025 y OF-0541-IT-2025 del 11 de mayo de 2025 (folios 306, 307, 312, 318 y 326, expediente RA-531).

Considerando que Asotortutrans era también el prestador de la ruta de cabotaje menor descrita como Tortuguero – La Pavona y viceversa, cuya tarifa fue establecida mediante la resolución RE-0064-IT-2023 del 16 de octubre de 2023, mediante el presente estudio tarifario ordinario de oficio también se actualizará la tarifa de la ruta Tortuguero – La Pavona y viceversa, así como el establecimiento de la tarifa de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa.

Según lo dispuesto en los artículos 22 y 23 del Reglamento de Navegación y Cabotaje en la Red de los Canales del Norte, administrados por la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), se establece que las

rutas de cabotaje que transiten dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero serán reguladas por JAPDEVA, en coordinación técnica con la División Marítimo-Portuaria del MOPT. Asimismo, corresponde a JAPDEVA otorgar los permisos de servicio de cabotaje.

*En el caso específico de la **ruta Tortuguero – La Pavona y viceversa**, se propone actualizar dicha tarifa con base en la última información disponible sobre costos y movilización de pasajeros de dicha ruta, siendo que la tarifa vigente corresponde al servicio prestado, independientemente del prestador que brinde el servicio.*

En ese sentido cabe recordar que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra se encuentra los servicios de transporte público remunerado de personas en cualquier de sus modalidades excepto el aéreo (artículo 5.f) siendo que tal ejercicio de esas competencias, sus actuaciones deben estar apegadas a las reglas unívocas de la ciencia y la técnica, tal y como lo señala el artículo 16 de la Ley N° 6227 “Ley General de la Administración Pública” (en adelante LGAP).

De acuerdo con lo establecido en los artículos 3, 31 y 32 de la Ley N°7593, la Aresep para fijar las tarifas de los servicios públicos tomará en cuenta las estructuras productivas modelo para cada servicio público, y determinará cuáles son los costos estrictamente necesarios para prestar ese servicio según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestadoras, fomentando la pequeña y mediana empresa. La utilización de las estructuras productivas modelo por parte de la Aresep, es una obligación establecida expresamente por el legislador en el artículo 31 de la Ley 7593, y sólo puede ser obviado cuando existe una imposibilidad comprobada para hacerlo de esa forma, buscando otras alternativas técnicas y legales acordes a sus competencias.

De manera tal que la actualización de dicha tarifa está apegada a los objetivos de la Aresep en cuanto a armonizar los intereses de los usuarios y prestadores y velar por la continuidad del servicio público (artículo 4, Ley 7593), el servicio al costo y el equilibrio financiero (artículo 3 y 31, Ley 7593).

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza toda la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables

de inversión y la rentabilidad correspondiente.

Esto además es consistente con el cuarto pilar de la Política Regulatoria (RE-0206-JD-2021) “Regulación con propósito”, de modo que la regulación confirme su valor público para la sociedad y contribuya proactivamente a alcanzar los objetivos sociales y económicos. Asimismo, con el sexto pilar “Regulación independiente y coordinada con su entorno”, en cuanto a que las decisiones regulatorias se basen en evidencias y sean objetivas y apegadas a criterios técnicos y legales, velando por la independencia del ente regulador en el ejercicio de sus competencias.

Adicionalmente, la propuesta se apega a los objetivos tarifarios-económicos 2 y 3 de la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte (RE-0211-JD-2021), en cuanto a garantizar a los operadores del servicio público, tarifas que le permitan contar con recursos suficientes para la prestación óptima del servicio según las estructuras productivas modelo y la metodología vigente, así como garantizar a los operadores de los servicios de transporte público tarifas para cubrir únicamente los costos necesarios para prestar el servicio incluyendo, los costos eficientes de las inversiones necesarias y una retribución competitiva que garantice el desarrollo de la actividad, (cumplimiento del artículo 32 de la Ley 7593).

B.1 Sobre la continuidad del servicio

*Los servicios públicos son actividades realizadas por las instituciones u organizaciones que conforman el Estado (o a quienes se les haya delegado dicha actividad de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente) con el objetivo de satisfacer las necesidades de los habitantes, y por ello, su prestación de forma **continua** constituye una obligación para estas y un derecho para la población a la continuidad de servicios, por su parte, es decir, es la capacidad que debe tener la Administración Pública para dar la debida fluidez en la entrega de los servicios públicos ante las necesidades de los usuarios dentro de plazos aceptables.*

Esta continuidad de los servicios públicos representa ineludiblemente al Estado quien tiene un poder-deber de implementación cuyo alcance social sea, máxime cuando esa continuidad en esos servicios trate de servicios esenciales asociados al desarrollo económico, a la educación, a la salud, e impacten el funcionamiento eficaz del Estado en las diferentes zonas del país.

Este principio de la continuidad y la satisfacción del servicio público se encuentra normado en primer término por la LGAP, concretamente en los artículos 4 y 113 que señalan al respecto lo siguiente:

“(..)

*Artículo 4º.-La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, **para asegurar su continuidad**, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.*

(..)” (el resaltado no es del original).

“(..)

Artículo 113.-

- 1. El servidor público deberá desempeñar sus funciones de modo **que satisfagan primordialmente el interés público**, el cual será considerado como la expresión de los intereses individuales coincidentes de los administrados.*
- 2. **El interés público prevalecerá sobre el interés de la Administración Pública cuando pueda estar en conflicto.***
- 3. En la apreciación del interés público se tendrá en cuenta, en primer lugar, los valores de seguridad jurídica y justicia para la comunidad y el individuo, a los que no puede en ningún caso anteponerse la mera conveniencia.*

(..)” (el resaltado no es del original).

Este mismo principio (continuidad y satisfacción del servicio público) se replica igualmente dentro del marco de las competencias de la Autoridad Reguladora en materia de regulación de los servicios públicos donde se incluye no solamente la regulación económica referida a las fijaciones tarifarias, sino también la regulación de la calidad. En este sentido La Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), establece en los artículos 4 (Objetivos) y 5 (funciones) lo siguiente:

“(...)

Artículo 4.-

a) Armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos definidos en esta ley y los que se definan en el futuro.

b) Procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos.

(...)

d) Formular y velar porque se cumplan los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, **continuidad** y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima, los servicios públicos sujetos a su autoridad.

(...)

Artículo 5.-

En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, **continuidad**, oportunidad, y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley (...)

(...)” (el resaltado no es del original).

Estos objetivos muestran que la Autoridad Reguladora debe velar porque se cumpla con las condiciones de calidad requeridas por los usuarios, como parte de sus necesidades e intereses para la prestación de los servicios públicos.

En cuanto a la Política Regulatoria de la ARESEP, publicada en el Alcance N°209 de La Gaceta N°199 del 16 de octubre de 2021, representa el conjunto de principios que orientan las acciones de regulación de la institución que se aplica mediante el uso de instrumentos que promuevan los fines públicos de la regulación, esto es, promover la eficiencia de las empresas reguladas, mejorar la calidad de vida de los habitantes y contribuir al cumplimiento de los objetivos superiores de la política pública.

El objetivo general de la Política Regulatoria se refiere a orientar estratégicamente el accionar regulatorio hacia la consecución del valor público de la organización permitiendo la satisfacción de las necesidades de los usuarios y la prestación eficiente de los servicios públicos.

De acuerdo con lo establecido en la Política Regulatoria, la calidad se

refiere a la conformidad de las propiedades o características de los bienes y servicios que integran el contenido del servicio público. Como parte del quehacer regulatorio se debe velar porque los servicios públicos se presten en condiciones de calidad, cantidad, continuidad, oportunidad, solidaridad, asequibilidad y buen trato.

Por otra parte, la Política Regulatoria para los servicios del sector transporte, publicada en el Alcance N°238 de La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, busca favorecer la prestación óptima de los servicios, en cantidad y oportunidad adecuadas, en condiciones de economía, ambiente, calidad, confiabilidad y continuidad suficientes y utilizando de manera óptima para ello el acceso a la infraestructura.

Esta Política Regulatoria hace referencia a una serie de principios de calidad de servicio aplicables a los servicios de transporte público como infraestructura: servicio ofertado, accesibilidad, información, tiempo, atención al usuario, comodidad, seguridad e impacto medioambiental.

Así las cosas, la continuidad del servicio público es un elemento esencial de la buena gobernanza en la Administración Pública, orientada a generar valor público, y forma parte de un enfoque integral que debe coordinarse con la gestión de incidentes disruptivos, la atención de situaciones emergentes y la pronta recuperación de las operaciones. Esto contribuye a mejorar la disponibilidad y calidad de los servicios públicos, promoviendo el bienestar de las personas usuarias.

*Según el artículo 4 de la LGAP, toda actividad de los entes públicos debe regirse por principios del servicio público. Estos principios garantizan la **continuidad**, eficiencia, adaptación a los cambios legales o sociales que satisfagan, y trato igualitario a los destinatarios, usuarios o beneficiarios.*

*Esta norma es clave para asegurar el cumplimiento de la **continuidad del servicio público**. Como se indicó, en la Ley N°7593, también se encuentra establecido en el artículo 5, que la Aresep debe fijar precios y tarifas que aseguren el cumplimiento de estándares de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima del servicio público.*

***La continuidad en los servicios públicos** no solo implica protección ante interrupciones, sino también una recuperación eficiente y segura. Esto es fundamental para mantener el servicio de transporte público remunerado de personas, en la modalidad de cabotaje menor, de forma estable, siendo que un servicio público continuo y regular que satisface una necesidad social. Su definición no depende de quién lo presta, sino de la necesidad que busca atender mediante su operación.*

B.2 Sobre las competencias de Aresep

Es menester iniciar este acápite puntualizando que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189 ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley N°7593, la Aresep es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal.

Así conforme a lo establecido en el artículo 4 inciso f) de la Ley N°7593 uno de los objetivos primordiales de la Aresep es "(...) ejercer conforme lo dispuesto en esta Ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella".

Asimismo, dicha ley en el artículo 5 (funciones) confiere a la Autoridad Reguladora la competencia y facultades legales para ejercer dicha regulación sobre los servicios públicos definidos en dicha norma, siendo el transporte público remunerado de personas (salvo el aéreo) uno de ellos y dentro de esos ubicamos la modalidad de cabotaje menor.

Ahora bien, conforme al artículo 6 del cuerpo normativo invocado, se establecen las obligaciones de la Autoridad Reguladora, para ejercer dichas competencias, encontrándonos en el inciso d) de este artículo la obligación de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

También y bajo ese pensamiento, es necesario señalar que esas fijaciones tarifarias deben obedecer al marco regulatorio estipulado en los artículos 3 inciso b) (servicio al costo), 31 (fijaciones de tarifas y precios) y 35 (acceso a estudios técnicos), acompañados también del artículo 4 inciso a) punto 2 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (funciones y obligaciones de la Aresep), pues en ellos se asientan los parámetros, criterios y elementos centrales de las fijaciones de tarifas.

Es decir, la Aresep cuenta por ley con competencias exclusivas y excluyentes para fijar tarifas de servicios públicos regulados, siendo que, para realizar su fin, debe definir los elementos necesarios conforme a la ley para cumplir a cabalidad y bajo el principio del servicio al costo y el respeto al equilibrio financiero y el equilibrio entre los intereses de los usuarios y los operadores, la tarifa adecuada vista y aplicada bajo la metodología vigente establecida por la Junta Directiva de la Aresep.

Esto anterior ya ha sido reconocido en una importante cantidad de dictámenes por la Procuraduría General de la República, siendo uno de esos dictámenes el C-003-2002 del 7 de enero de 2002, que en lo que interesa resaltó:

“comprende el control de precios o tarifas de los servicios”, que esa función “es exclusiva y excluyente de cualquier intervención respecto de los servicios que enumera el artículo 5 antes citado. Lo cual significa que ningún otro organismo, público o privado, puede intervenir en la fijación de las citadas tarifas” y además señaló que “la Autoridad no sólo fija cuál es la tarifa concreta del servicio público y, por ende, la retribución que recibirá el prestatario de parte de los usuarios del servicio, sino que define los elementos que, conforme a la ley, considerará para la fijación de las tarifas.

Tiene un poder normador sobre su propia competencia, que le permite imponer a los concesionarios del servicio las reglas que deben seguir para la fijación de la tarifa o, en su caso, para el ajuste tarifario.”

Igualmente, en ese mismo sentido la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007, resolvió que las atribuciones legales a la Aresep “sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios”.

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria de servicios públicos regulados, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 66 y 129 de la LGAP.

Además, debe cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la LGAP en cuanto que la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios, teniendo presente, por otra parte, que las potestades de la Administración Pública son irrenunciables, intrasmisibles e imprescriptibles, a partir de lo dispuesto en los artículos 11 y 66 de la LGAP, en correlación con el artículo 35 del Código Procesal Contencioso Administrativo, Ley 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.

B.3. Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

Conforme con lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF) corresponde a la Intendencia de Transporte, fijar los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos bajo su competencia, según lo disponen los artículos 16, 17 inciso 1) y 20 inciso 1).

B.4. Revisión de obligaciones legales

De acuerdo con lo establecido en la sección II del Por Tanto I de la resolución RE-0100-JD-2023, de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, que emitió los requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias, y en el artículo 6, inciso c), artículo 14, incisos a, c, d y artículo 82 de la Ley 7593, al tratarse de un estudio tarifario ordinario de oficio, la Aresep debe realizar la revisión de cumplimientos de obligaciones legales de previo a la apertura del expediente tarifario y en caso de identificar algún incumplimiento, otorgar 10 días hábiles al prestador para corregirlos. En caso de mantenerse los incumplimientos, la Aresep debe comunicarlo a las instituciones respectivas para lo que corresponda. Según dicho apartado, las obligaciones que se revisaron son las siguientes:

- a) Obligaciones tributarias ante el Ministerio de Hacienda.*
- b) Obligaciones ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).*
- c) Obligaciones ante Fodesaf.*
- d) Obligaciones ante el Banco Popular y de Desarrollo Comunal.*
- e) Obligaciones ante el IMAS.*
- f) Obligaciones ante el INA.*
- g) Canon de regulación.*

La revisión de obligaciones la realizó esta Intendencia de Transporte el 8 de julio de 2025, constatando que el prestador se encontraba al día con las obligaciones antes indicadas excepto con el canon de regulación, razón por la cual se emitió la prevención respectiva y se verificó posteriormente que había corregido esa situación (folio 3).

En el ejercicio de las competencias legales asignadas a la Aresep, para la elaboración del presente informe se procedió a revisar nuevamente el estado de cumplimiento de obligaciones legales por parte del prestador

Asotortutrans. El 22 de setiembre del 2025, se constató que el prestador se encontraba al día con sus obligaciones legales con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas, validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros (INS), Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) (anexo 2), el canon de regulación (folio 74), la presentación del informe de quejas (folio 75) y los aportes patronales al Banco Popular (folio 77). En este mismo sentido, se constató que la empresa se encuentra morosa ante el Ministerio de Hacienda y con la CCSS (anexo 2).

Tal cual se señala en la resolución RE-0100-JD-2023, para el caso de estudios ordinarios de oficio “el resultado de la verificación de las obligaciones legales indicadas no limita ni impide en forma alguna a la Aresep, para que concluya la revisión de oficio para la determinación de la procedencia del ajuste tarifario, en cumplimiento de la Ley 7593.”

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1. Ruta La Pavona – Tortuguero y viceversa

C.1.1 Costos del servicio

Siendo que en la anterior fijación tarifaria ordinaria de la ruta La Pavona – Tortuguero y viceversa (resolución RE-0064-IT-2003 del 16 de octubre de 2023, publicada en Alcance N°207 a La Gaceta N°195 del 23 de octubre de 2023) consideró los costos del servicio correspondiente al año 2022, para el presente cálculo se tomarán en cuenta los costos del servicio para los años siguientes que no han sido considerados en una fijación tarifaria ordinaria, siendo estos los correspondientes a los años 2023 y 2024.

De esta manera, para efecto de los costos a utilizar para el cálculo tarifario se utilizó el promedio de los costos totales de los estados financieros certificados de Asotortutrans para el año 2024 los cuales contienen también la información del año 2023, así como el desglose de gastos remitido por el prestador para esos mismos años (folio 19, anexo 5).

Considerando que los ingresos percibidos por el prestador se derivaban únicamente del transporte de pasajeros en la ruta de cabotaje Tortuguero – La Pavona y viceversa (Nota 14 de los Estados financieros 2024), para los gastos reportados se tiene el siguiente desglose:

Rubro	2023	2024
Gastos de operación	¢274.470.481	¢198.160.277
Gastos administrativos	¢13.064.561	¢10.623.599
Gastos financieros	¢1.863.563	¢863.254
Total	¢289.398.605	¢209.647.130

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de los estados financieros del prestador

A partir del desglose de gastos (folio 19, anexo 5), para el presente análisis tarifario se procedió de la siguiente manera:

- i. Con base en el artículo 3, inciso b y artículo 32 de la Ley 7593, se excluyeron los rubros de Donaciones (¢839.256 del año 2023 y ¢701.434 del año 2024) y Actividades sociales (¢202.579 del año 2023 y ¢20.631 del año 2024) por no constituir costos necesarios para la prestación del servicio público, lo que representa un promedio anual de ¢881.950.
- ii. Con fundamento en el artículo 82 de la Ley N°7593, y en atención a lo dispuesto en la resolución RE-0649-RG-2024 (correspondiente a la resolución en la que se establecieron los cánones para el año 2025), se incorporó el monto del canon de regulación vigente para el año 2025 para Asotortutrans (¢8.125.576), adicionando la diferencia con respecto al canon promedio pagado en los años 2023 y 2024 (¢6.744.274) (folio 19, anexo 8).

Por lo tanto, en el presente cálculo tarifario se considera un total de costos de ¢255.385.191 anuales, es decir, ¢21.282.009 mensuales.

C.1.2 Rentabilidad

En cuanto a la definición de la rentabilidad o retribución del servicio público (artículo 3, inciso b de la Ley 7593), por lo general esta se puede calcular como un porcentaje sobre la base tarifaria (activos) neta del operador, necesaria para la prestación del servicio, o se puede calcular como un porcentaje sobre el total de gastos reconocidos tarifariamente.

En este caso, de la revisión realizada a los estados financieros 2024, en cuanto a los activos registrados, se constató que los activos principales para la prestación del servicio (embarcaciones) no forman parte de los activos de Asotortutrans, ya que las embarcaciones son propiedad de los miembros asociados. Esta particularidad justifica que la determinación de la rentabilidad del servicio considere un porcentaje sobre los costos reconocidos (¢255.385.191 anuales), y no sobre los activos netos del prestador.

Considerando que las tarifas de este servicio se establecen en colones y que la rentabilidad pretende reconocer una retribución sobre las inversiones y recursos que destina el prestador para dar el servicio y que

esos recursos le generen rendimientos a largo plazo, se considera conveniente y razonable emplear como tasa de rentabilidad la tasa pasiva neta negociada en colones del grupo OSD para más de 1.800 días¹. Se utilizará la tasa promedio simple de los 6 meses naturales previos al mes de la audiencia pública, la cual se realizó en el mes de setiembre. Lo anterior bajo el supuesto de lo que le retribuiría el sistema financiero nacional al operador si sus recursos no hubieran sido destinados a la prestación del servicio público.

Por lo cual, para el presente estudio tarifario, se utilizará el promedio de los últimos seis meses disponibles (marzo 2025 a agosto 2025), el cual es de 5,98%.

A partir de lo anterior, se calcula el monto correspondiente a la rentabilidad, obteniendo el siguiente resultado:

Descripción de la ruta	Tasa de rentabilidad (%)^{1/}	Rentabilidad anual (colones)^{2/}	Rentabilidad mensual (colones)^{3/}
Tortuguero – La Pavona y viceversa	5,98	15.265.648	1.272.137

^{1/} Promedio simple de los últimos 6 meses de la tasa pasiva neta negociada en colones del grupo OSD para más de 1.800 días.
^{2/} Es el resultado de multiplicar la tasa de rentabilidad por el total de costos anuales reconocidos del servicio. El detalle del cálculo está en la herramienta de cálculo (anexo 3).
^{3/} Es el resultado de dividir la rentabilidad anual entre los 12 meses del año. El detalle del cálculo está en la herramienta de cálculo (anexo 3).

C.1.3 Volumen mensual de pasajeros

El dato de volumen mensual de pasajeros movilizados utilizado para este cálculo tarifario proviene del estudio técnico para la ruta La Pavona – Tortuguero y viceversa elaborado por la Intendencia de Transporte, según consta en el informe IN-0124-IT-2023 del 14 de junio de 2023 (folio 19, anexo 6), el cual fue aceptado mediante el oficio OF-0889-IT-2023 del 18 de julio de 2023 (folio 19, anexo 6).

De acuerdo con dicho informe, la cantidad promedio de pasajeros movilizados al mes en la ruta La Pavona –Tortuguero y viceversa es de 5.676.

Es importante agregar que dentro de los pasajeros movilizados no existe diferenciación entre adultos, adultos mayores y niños, esto es debido a que actualmente no existe una reglamentación o política pública específica para el servicio de cabotaje menor establecida por el Poder Ejecutivo o mediante ley para realizar algún tipo de diferenciación

¹<https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/fmVerCatCuadro.aspx?idioma=1&CodCuadro=%205516>

tarifaria (exoneración) según el tipo de usuario.

C.1.4 Cálculo tarifario

Para el cálculo tarifario de la ruta La Pavona – Tortuguero y viceversa se utilizó la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa} = \frac{[\text{Costos anuales} + (\text{Costos anuales} * \text{rentabilidad})]/12}{\text{Pasajeros promedio por mes}}$$

A partir de la fórmula anterior, el resultado tarifario obtenido es el siguiente:

$$\text{Tarifa} = \frac{[255.385.191,06 + 15.265.647,57]/12}{5.676} = 3.973,61$$

En atención al objetivo de política regulatoria de procurar la accesibilidad de los usuarios a los servicios públicos, el resultado tarifario se redondea al múltiplo de ₡5 más cercano, dado que esta es la moneda de menor denominación actualmente en circulación y válida como medio de pago en el país. En ese contexto, y conforme al criterio de redondeo aplicado, la tarifa máxima para la ruta Tortuguero – La Pavona y viceversa es de ₡3.975 (anexo 3).

Descripción de la ruta	Resultado tarifario (colones)	Tarifa redondeada (colones)
Tortuguero – La Pavona y viceversa	3.973,61	3.975

C.2 Ruta periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa

C.2.1. Sobre el título habilitante y condiciones operativas

Tal y como se indicó en el Resultando VIII, Asotortutrans figuraba como permissionaria en la ruta descrita como: Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, según la resolución DVMP-2024-324 del 8 de julio de 2024 emitida por la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) (folio 19, anexo 2) siendo que esta Intendencia inició su estudio tarifario de oficio, encontrándose vigente aún el permiso extendido por el MOPT en ese momento.(folio 1).

No obstante lo anterior, y con posterioridad al otorgamiento del referido permiso, el **22 de agosto de 2024**, en la sesión ordinaria 14-2024, del Consejo de Administración de la Junta Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) emitió el

“Reglamento de Navegación y Cabotaje en la Red de los Canales del Norte” publicada en el Alcance 144 de La Gaceta 155 del 23 de agosto de 2024, mediante el cual se establece que las rutas de cabotaje que transiten dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero serán reguladas por JAPDEVA, en coordinación técnica con la División Marítimo Portuaria del MOPT, **así como la gestión de los permisos de servicio de cabotaje le corresponde solamente a JAPDEVA.** (artículos 23 al 27 del Reglamento de Navegación y Cabotaje en la Red de los Canales del Norte).

Esta nueva normativa obviamente impacta el permiso (título habilitante) otorgado por el MOPT en su momento a Asotortutrans ya que el mismo debe ser, a partir de la promulgación de ese reglamento gestionado ante JAPDEVA quien dentro de sus competencias exigirá sus requisitos de admisibilidad y tramitología puntual.

Esto anterior cambia en este tema la realidad del permiso en que Asotortutrans se encuentra, lo que refleja que no cuente a la fecha de emisión de esta resolución administrativa con el respectivo título habilitante (permiso) para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad cabotaje menor para la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco.

*Sin embargo, aún y cuando se varía dentro del proceso del estudio tarifario de oficio la titularidad del permiso por una nueva normativa que dejó sin permiso tal ruta a cargo de Asotortutrans, esta Intendencia debe valorar de manera integral y holística la situación de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, y se debe considerar primero que el servicio de cabotaje se encuentra regulado en la Ley N°2220 del 20 de junio de 1958 “Ley de Servicio de Cabotaje de la República” y en su Reglamento, Decreto Ejecutivo N°66 del 4 de noviembre de 1960. Donde en el artículo 3 de la ley citada (2220) **declara de interés nacional, como servicio público, el tráfico de cabotaje.***

*Al considerarse ya como un servicio público este ya se encuentra por esa naturaleza impregnado de los principios que regulan esta materia, como son la **continuidad**, confiabilidad, calidad, cantidad, oportunidad y prestación óptima.*

Por otro lado, este tipo de servicio público de cabotaje menor permite a los distintos usuarios cubrir sus necesidades particulares y generales, constituyéndose en algunos casos como el único medio de entrada y salida en distintas zonas del país, tal y como es el caso de esta ruta y apegados a una mayor eficiencia y pronta respuesta a los administrados por parte de la Administración Pública no se puede dejar de lado una

realidad palpable y comprobada.

En este sentido, la resolución DVMP-2024-324 emitida por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, refleja esta necesidad de esta ruta, y al respecto señaló en los Considerandos 1,2 y 3 lo siguiente:

“(…)

- 1. Que se determinó que existe una demanda insatisfecha para solucionar el transporte acuático en la ruta periférica entre Tortuguero y San Francisco de Tortuguero por la bocana.*
- 2. Que existe un respaldo de varios representantes comunitarios para la formalización de la ruta periférica entre Tortuguero y San Francisco de Tortuguero por la bocana, específicamente, de la Asociación de desarrollo integral de San Francisco y de la Cámara de Turismo de Tortuguero.*
- 2. Que regular la ruta periférica entre Tortuguero y San Francisco de Tortuguero por la bocana mediante un permiso en precario podría ofrecer al usuario mayor seguridad en la navegación, horarios fijos, tarifas reguladas, coberturas con seguros, entre otros beneficios, mientras la Administración inicia los procesos formales de concesión.*

(…)”

Resulta evidente que existe una población en esa zona que se ubican en regiones socioeconómicas con dinamismo económico bajo y mayor ruralidad y que requiere de este servicio público por medio de la ruta descrita y que actualmente la brinda Asotortutrans, siendo que el no valorar esta realidad provocaría una afectación en la zona para abordar esta problemática y garantizar la continuidad del servicio público, por eso es necesario fijar una tarifa a esta ruta bajo análisis sin operador asignado por el JAPDEVA. Esta fijación busca alinear la ruta con su respectiva tarifaria con las necesidades actuales, facilitando la asignación oportuna en su momento de un operador y asegurando que el servicio no se vea interrumpido por la variante de quien emite los permisos en esta ruta.

El posible abandono de esta ruta náutica se manifestaría como una

situación apremiante contra los usuarios y por ello se requiere la atención y acción oportuna por parte de las autoridades competentes, siendo la fijación tarifaria la competencia de la Autoridad Regladora. Esto por supuesto, crea preocupación de evitar una afectación por inacción regulatoria.

Esta determinación de tarifas para la ruta descrita se justifica y se fundamenta en incorporar esa tarifa con el fin de promover la continuidad del servicio público, alineándose con la Ley N°7593 y las políticas regulatorias que promueven la accesibilidad y eficiencia del transporte, buscando incentivar la asignación de un operador en ese tipo de ruta.

De conformidad con la Ley N°7593, la Aresep es el ente competente para fijar las tarifas y precios de acuerdo con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de los servicios públicos enumerados en el artículo 5 del citado cuerpo normativo, dentro de los cuales se encuentra el transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.

En este sentido, tanto para fijar precios y tarifas, la Aresep cuenta con potestades exclusivas y excluyentes; mismas que han sido ampliamente reconocidas por la Procuraduría General de la República en sus dictámenes C-416-2014 del 24 de noviembre de 2014 y C-023-2017 del 1° de febrero de 2017 y abordadas por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia y el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, en los siguientes votos respectivamente, sentencia N°577 del 10 de agosto de 2007 y sentencia 005-2008 del 15 de abril de 2008.

Como se indicó, esto incluye fijar las tarifas y precios de los servicios públicos, y velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de estos. En el ejercicio de esas competencias, sus actuaciones deben estar apegadas a las reglas unívocas de la ciencia y la técnica, tal y como lo señala el artículo 16 de la Ley N° 6227 LGAP.

De acuerdo con lo establecido en los artículos 3, 31 y 32 de la Ley N°7593, la Aresep para fijar las tarifas de los servicios públicos tomará en cuenta las estructuras productivas modelo para cada servicio público, y determinará cuáles son los costos estrictamente necesarios para prestar ese servicio según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestadoras, fomentando la pequeña y mediana empresa. La utilización de las estructuras productivas modelo por parte de la Aresep, es una obligación establecida expresamente por el legislador en el artículo 31 de la Ley 7593, y sólo puede ser obviado cuando existe

una imposibilidad comprobada para hacerlo de esa forma, para lo cual debe de considerar la situación particular de la empresa, buscando otras alterativas técnicas y legales acordes a sus competencias.

En la determinación de las tarifas del servicio, la Aresep deberá cumplir el principio del servicio al costo (artículo 3, inciso b), que establece que se deben contemplar únicamente los costos necesarios para la prestación del servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31 de la citada Ley N°7593. De igual forma, el legislador también le exigió a la Aresep excluir aquellos costos que no sean necesarios para prestar el servicio público, y aquellos costos que resulten desproporcionados o inversiones que la Aresep considere excesivas para la prestación del servicio (artículo 32, incisos b, d y e), por lo que no todo costo en el que incurra un operador del servicio debe ser incorporado en una metodología tarifaria para ser reconocido tarifariamente, esto a la luz de lo dispuesto en la propia Ley N°7593. También es menester indicar que la Aresep debe armonizar los intereses de los usuarios y los prestadores del servicio público remunerado, de tal manera que los operadores del servicio mantengan su equilibrio financiero, y paralelo a ello, que los usuarios realicen el pago adecuado en las tarifas de ese servicio.

La Intendencia tiene claridad y reconoce la dificultad que enfrentarían los pobladores de la ruta en análisis y por ello para abordar esta situación y, desde una perspectiva de derechos de los usuarios a disponer de un servicio de transporte público modalidad cabotaje menor, identifica una oportunidad de mejora que requiere de acciones concretas desde la perspectiva de la fijación tarifaria.

Bajo esta tesitura, pero siendo respetuosos del bloque de legalidad también, se debe estimar que el artículo 5 de la Ley de Servicio de Cabotaje de la República, establece que, para explotar el servicio de cabotaje en forma regular y permanente, es indispensable obtener una concesión de derecho de línea del Poder Ejecutivo.

Igualmente, la Ley N°7593, en su artículo 9 establece que “para ser prestatario de los servicios públicos, a que se refiere esta ley, deberá obtenerse la respectiva concesión o el permiso del ente público competente en la materia (...) Ningún prestador de un servicio público de los descritos en el artículo 5 de esta Ley, podrá prestar el servicio, si no cuenta con una tarifa o un precio previamente fijado por la Autoridad Reguladora”.

De lo desarrollado en los párrafos precedentes, se desprende que la fijación de precios y tarifas, en el marco de lo dispuesto en la Ley N°7593,

es una competencia que se ejerce sobre el servicio público y en función de éste, para lo cual el artículo 3 del citado cuerpo normativo, define el servicio al costo, como el “principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad”, en igual sentido el numeral 5 dispone dicha potestad en función del servicio. Por lo anterior, de acuerdo con el mandato legal corresponde fijar tarifa al servicio como tal, teniendo en cuenta parámetros, criterios y elementos centrales que consagra la propia Ley N°7593 en sus numerales 30 y 31 y en estricta conformidad con el principio de servicio al costo.

Por lo anterior, el no contar el servicio con un operador formalmente asignado no impide que el Ente Regulador ejecute sus competencias legales exclusivas y excluyentes sobre el servicio público regulado, tarifando el servicio, mediante las variables que técnicamente se determinen para tales efectos y que sean congruentes con el principio del servicio al costo, los parámetros, criterios y elementos consagrados en la Ley N°7593 y las reglas inequívocas de la ciencia o de la técnica o los principios de justicia, lógica y conveniencia dispuestos en el artículo 16 de la LGAP.

Ahora bien, como se indicó anteriormente, mediante el acuerdo 498-2025 de la sesión extraordinaria 057-2025 del 7 de octubre de 2025, emitido por el Consejo de Administración de JAPDEVA para la ruta La Pavona -Tortuguero, se nota que el permiso de operación aprobado toma como base la solicitud presentada por parte de Asotortutrans y donde se hace referencia al permiso anteriormente otorgado por la División Marítimo-Portuaria, así como a las condiciones operativas (listado de embarcaciones y horarios). De esta manera, y una vez completados los requisitos establecidos en el reglamento correspondiente de JAPDEVA, la recomendación dada por la Unidad de Tierras y Canales y aprobada por el Consejo de Administración contempla las condiciones de operación que Asotortutrans venía realizando bajo la autorización de la División Marítimo-Portuaria, manteniendo las mismas condiciones operativas.

Si bien la Aresep cuenta con discrecionalidad técnica administrativa para elaborar y modificar sus instrumentos regulatorios, las actuaciones que se emiten deben encontrarse debidamente motivadas conforme lo dictan los artículos 133 y 136 de la LGAP, no pueden ser contrarios a “reglas unívocas de la ciencia o la técnica o principios elementales de justicia, lógica y conveniencia” conforme lo preceptúa el artículo 16 de la misma LGAP, y deben corresponder a principios y criterios dispuestos en la Ley 7593.

En este mismo sentido, y dado que actualmente no existe una metodología tarifaria para el servicio de cabotaje aprobada por la Junta Directiva, es donde la Aresep debe ejercer sus competencias tarifarias en función de la continuidad del servicio público.

Por otro lado, el artículo 34 de la citada Ley N°7593 establece lo siguiente: **“Las tarifas y los precios que fije la Autoridad Reguladora regirán a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta o a partir del momento en que lo indique la resolución correspondiente y, en ningún caso, podrán tener efecto retroactivo.”** (Lo resaltado es agregado)

Así las cosas, y siendo consecuente con todo lo señalado en las secciones anteriores se propone establecer la tarifa para la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, según lo que se indica adelante, pero condicionada su vigencia a partir del momento en que se otorgue un título habilitante a un operador por parte de JAPDEVA, que las condiciones operativas de la ruta sean las consideradas en la presente fijación tarifaria (o similares que no impliquen modificaciones sustanciales), y el mismo sea comunicado a la Autoridad Reguladora.

Para el cálculo tarifario de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco, dado que no se dispone de información específica de costos y movilización de pasajeros de esta ruta, y asumiendo que una vez se autorice el permiso para la ruta Periférica Tortuguero-San Francisco, se consideren como variables operativas lo dispuesto por la División Marítimo Portuaria del MOPT en el último permiso otorgado mediante la resolución DVMP-2024-324 del 8 de julio de 2024, se propone determinar la tarifa de esta ruta a partir de la tarifa por kilómetro propuesta para la ruta Tortuguero – La Pavona y viceversa, en virtud de que dicha ruta también es operada por Asotortutrans y forma parte integral del servicio que se brinda en la zona. Con base en ello, se aplica la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa} = \left(\frac{\text{Tarifa redondeada Tortuguero-La Pavona}}{\text{Distancia por viaje Tortuguero-La Pavona}} \right) * \text{Distancia por viaje Ruta Periférica}$$

A partir de la fórmula anterior, se debe estimar la tarifa por kilómetro de la ruta principal. El resultado es el siguiente:

Descripción de la ruta	Tarifa redondeada (colones)	Distancia por viaje (km) ^{1/}	Tarifa por kilómetro (colones) ^{2/}
Tortuguero – La Pavona y viceversa	3.975	17,86	222,56
^{1/} Corresponde a la distancia de la ruta principal Tortuguero – La Pavona y viceversa, consta en el informe IN-0124-IT-2023 (folio 19, anexo 6).			
^{2/} El detalle del cálculo está en la herramienta de cálculo (anexo 3).			

Con base en lo anterior, se determina que la tarifa por kilómetro para la ruta principal Tortuguero – La Pavona y viceversa es de ₡222,56.

En cuanto a la distancia de la **ruta periférica**, esta fue determinada con base en la medición realizada por esta Intendencia, según consta en el informe IN-0122-IT-2025 (folio 19, anexo 7). El detalle correspondiente se presenta a continuación:

Descripción de la ruta	Distancia (Km)		
	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Promedio ^{1/}
Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa	5,70	5,76	5,73
^{1/} Corresponde al promedio simple de las distancias en sentido 1-2 y 2-1. El detalle del cálculo está en la herramienta de cálculo (folio 19, anexo 9).			

A partir de los datos obtenidos anteriormente, el resultado tarifario es el siguiente:

$$\text{Tarifa Ruta Periférica} = 222,56 * 5,73 = 1.275,29$$

Aplicando el mismo criterio de redondeo utilizado para la ruta Tortuguero – La Pavona, se obtiene que la tarifa máxima propuesta para la ruta periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa es de ₡1.275 (anexo 3).

Dada la situación particular para la ruta periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, es necesario establecer una tarifa, pero condicionada su vigencia hasta tanto no se otorgue un permiso a dicha ruta por parte de JAPDEVA.

C.3 Establecimiento de tarifas máximas

Siendo que mediante la resolución RE-0064-IT-2003 del 16 de octubre de 2023, publicada en Alcance N°207 a La Gaceta N°195 del 23 de octubre de 2023, se dispuso que la tarifa vigente del servicio de cabotaje en la ruta **La Pavona – Tortuguero y viceversa** corresponde a una tarifa máxima, la presente propuesta tarifaria mantiene dicha disposición para las tarifas **de ambas rutas calculadas** en el presente informe, considerando lo siguiente:

- 1) *Según la resolución RE-0211-JD-2021 dentro del objetivo general de política regulatoria que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos tiene, se puede señalar lo siguiente: “(...) Coadyuvar, a través de instrumentos regulatorios, a fortalecer la política nacional de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte, realizada por los medios y modos de transporte público establecidos en el país, mediante leyes, planes, políticas sectoriales y tratados internacionales vigentes, asegurando la disponibilidad del parque de transporte necesario, mediante la prestación óptima del servicio, en cantidad y oportunidad adecuadas, en condiciones de economía, ambiente, calidad, confiabilidad y continuidad suficientes y utilizando de manera óptima para ello, el acceso a la infraestructura desarrollada y regulando las técnicas de desarrollo y financiamiento de obras y servicios que le han sido encomendadas a la institución, en el cumplimiento de los objetivos y funciones otorgados por ley y reglamentos, a la Autoridad Reguladora (...)”.*
- 2) *Que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos debe considerar en el ejercicio de sus funciones, actuar bajo el principio de servicio al costo para fijar tarifas, considerar también, las estructuras productivas modelo para cada servicio público, las reglas unívocas de la ciencia y la técnica, así como concordar con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo sobre los servicios públicos regulados, debiéndose entender el mismo como la forma en que el Estado determina sus objetivos para contribuir con el fortalecimiento de la capacidad del mismo y con ello establecer prioridades, formular metas y asignar recursos, así como dar seguimiento y evaluar las políticas, planes, programas o proyectos que se vayan a ejecutar.*
- 3) *La aplicación del concepto de precio máximo en servicios públicos no es ajena al quehacer de esta Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ya que éste se encuentra enmarcado entre las potestades excluyentes y exclusivas que el marco legal le permite establecer para equilibrar el interés del operador y de los usuarios en la fijación de precios y tarifas, esto por cuanto el establecimiento de una tarifa máxima le permitirá además al prestador cierto grado de flexibilidad de acuerdo con comportamientos propios de la dinámica del servicio y las comunidades a las que sirve, relacionados con aspectos como estacionalidades en la movilización de pasajeros o condiciones climáticas que dificulten o faciliten el tránsito de las embarcaciones.*
- 4) *Que el servicio brindado por Asotortutrans debe garantizar la calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima del servicio, las cuales obedecen a las necesidades de desplazamiento de los pobladores de las localidades del área*

geográfica de influencia inmediata del servicio, así como de turistas y funcionarios de instituciones públicas.

En concordancia con lo anterior, se propone definir tarifas máximas con base en el cálculo de la tarifa en el servicio al costo, tal y como corresponde mediante la utilización de las potestades exclusivas y excluyentes que le permite el marco legal a la Aresep y considerando las políticas regulatorias y la estructura productiva.

El prestador deberá informar siempre a los usuarios del servicio y a la Aresep, al menos con una semana de anticipación, la fecha a partir de la cual aplicaría cambios en las tarifas a cobrar y cuáles serían las tarifas para el caso de la ruta La Pavona – Tortuguero y viceversa, considerando que estas deberán ser siempre iguales o inferiores a las tarifas máximas establecidas por la Aresep.

Para el caso de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, tal y como se indicó queda establecida la tarifa, pero condicionada su vigencia hasta tanto no se otorgue un permiso a dicha ruta por parte de JAPDEVA y le sea notificada dicho permiso a la Aresep para que, en el ejercicio de sus competencias, verifique las condiciones operativas que efectivamente se otorgaron al operador con las consideradas en la presente fijación tarifaria, y manifieste su conformidad o no con lo resuelto en la presente fijación tarifaria, y de corresponder, le solicite al prestador informar a los usuarios del servicio y a la Aresep, al menos con una semana de anticipación y por haberse establecido tarifas máximas, la fecha a partir de la cual aplicaría cambios en las tarifas y cuáles serían las tarifas a cobrar.

D.5 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

Se recomienda establecer las siguientes tarifas para las rutas de cabotaje menor descritas como: Tortuguero – La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, siendo para ésta última condicionada su fijación y vigencia hasta tanto no se otorgue un permiso a dicha ruta por parte de JAPDEVA según el siguiente pliego tarifario:

Descripción de la ruta	Tarifa máxima (colones)			
	Vigente	Propuesta	Variación absoluta	Variación porcentual
<i>Tortuguero – La Pavona y viceversa</i>	4.070	3.975	-95	-2,33%
<i>Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa</i>	Sin tarifa	1.275	N.A.	N.A.

N.A.= No aplica

D.5.1 Comparación del ajuste tarifario preliminar y propuesto

La tarifa máxima calculada en el presente informe corresponde a ¢3.975, mientras que la propuesta en el informe preliminar IN-0191-IT-2025 era de ¢3.970. Esta diferencia se debe a los siguientes aspectos:

a. Actualización de la tasa de interés pasiva:

PROPUESTA PRELIMINAR	RECOMENDADA
5,94%	5,98%
<i>Tal y como se indicó en el informe preliminar, la tasa de interés pasiva considerada como tasa de rentabilidad sería actualizada al momento de resolver para considerar el promedio de los seis meses anteriores a la audiencia pública (marzo 2025 a agosto 2025). El informe preliminar consideró el promedio de los seis meses disponibles anteriores a su elaboración.</i>	

(...)"

II. Igualmente, del informe IN-0248-IT-2025, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos y se les da respuesta de la siguiente manera:

"(...)

E. AUDIENCIA PÚBLICA

E.1 POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA:

1. **Oposición:** Víctor Brenes Rodríguez, cédula de identidad N° 2-0633-0241. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. No presenta escrito. Notificaciones: al correo electrónico vicbrenesrodriguez@gmail.com
 - Consulta si por qué si hay una ruta periférica entre Tortuguero y San Francisco, por qué no hay una parada de Pavona a San Francisco, indica que es el mismo pasaje que de Pavona a Tortuguero y que Pavona a San Francisco hay una diferencia de 5,73 kilómetros. Reitera que se opone porque el pasaje es el mismo Pavona-Tortuguero y Pavona-San Francisco.

- Señala que en el servicio todos pagan por igual, incluidos los adultos mayores.
2. **Coadyuvancia:** Blanca Nieves Zúñiga Artavia, cédula de identidad N°1-0508-0071. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: al correo electrónico jhoybe7@gmail.com
- Consulta por qué si Aresep estuvo en la misma parada tomando anotaciones, por qué entonces dejaron a San Francisco como que no es una parada, e indica que muchos transportistas de Tortuguero a La Pavona no estaban pasando a recoger la gente a San Francisco.
 - Señala que ella fue a la oficina de Tortuguero a decirles que les iba a presentar un recurso de amparo porque tenían que pasar a San Francisco a recoger la gente y que le dijeron que no tenían a ningún transportista.
 - Manifiesta que el precio que se paga de Tortuguero a San Francisco es muy desorbitado, que antes era de 500 colones, luego lucharon para que fuera de 700 colones y de un pronto a otro subieron a mil colones y que ahora quieren subirlo a mil doscientos y resto, lo cual afectaría a las familias que viajen con varios niños.
 - Indica que muchos transportistas de Tortuguero al cerro le han cobrado a los turistas hasta 3 mil colones, lo cual los perjudica a todos.
3. **Oposición:** Carlos Luis Valladares Barquero, cédula de identidad N°2-0561-0946. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: al correo electrónico lureymi17@gmail.com
- Consulta a la Aresep que si la tarifa de la periférica se sacaba deducida de la tarifa de Pavona-Tortuguero, si se saca la calculadora y se rebaja ese monto, en viceversa, cuánto quedaría la tarifa de San Francisco a La Pavona.
 - Señala que si se obtuvo la tarifa por kilómetro de la ruta Tortuguero-La Pavona para obtener la tarifa de la periférica según su distancia, multiplicando la distancia por la tarifa por kilómetro, que entonces, si se rebajas eso por el otro lado, por la Laguna Penitencia al cobro que se le da al pasaje de Tortuguero a La Pavona. ¿En cuánto quedaría? Ya que si lo sumaron por la periférica deberían de rebajarlo en el transporte de cabotaje de La Pavona a Tortuguero y se establecería como para San Francisco.
 - Indica que cuando viajan en el transporte terrestre los choferes cobran tarifas diferenciadas entre diferentes lugares y que así debería ser de Tortuguero para allá, que si la tarifa de la periférica la establecieron de la tarifa de La Pavona, dividieron todo el precio de la Pavona entre

los kilómetros y lo sumaron de aquí a Tortuguero, a San Francisco, por lo que debería de rebajarse por este lado.

- *Consulta cómo hace la Aresep para regular, cómo se regula fuera el transporte público por medio del tráfico, que en la zona los transportistas que ofrecen el transporte público, sí tienen que subir cuando está seco, que los motores sufren y todo eso es entendible y que los piratas que no, por lo que pregunta cómo se ayuda al transportista público en esa situación, ya que ellos no ven que ahí se regule eso. Solicita a Aresep a que tome en cuenta eso para que le ayude para poner todo en orden como está afuera, que el transportista se vea beneficiado con una regulación de las autoridades en cuanto a, a la libertad de ofrecer transporte.*

Cuando está seco aquí tienen que usar el bote pequeño, se le rompen la pata al motor, las propelas tienen que estarlas cambiando, por lo que exigen a la Aresep que regule el precio, pero también los piratas.

4. **Coadyuvancia:** *Asociación de Transporte Acuático y Terrestre del Caribe Costarricense, cédula Jurídica N° 3-002-789270, representada por el señor Willis Garmaine Rankin Norman, cédula de identidad N°7-0159--0835, en calidad de presidente y quien ostenta la representación judicial y extrajudicial de dicha asociación. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Willis Rankin, quien autoriza al señor José Bernabé BalBerde Bustos, cédula de identidad N° 8-0146-0676, para hablar a nombre de la Asociación. Presenta personería, no presenta escrito, (visible a folio 052). Notificaciones: al correo electrónico willisr16@gmail.com, valverdebustosjosebernabe@gmail.com*

- *Señala que Asotortutrans está inscrito en el gobierno, en Aresep, en el MOPT y bueno para los próximos años, si Dios lo permite, sería con JAPDEVA. Indica que es una lástima que en realidad no haya más gente tanto de San Francisco como, como de Tortuguero, indica que llama la atención a mí como servicio público que está el señor Juan Carlos, Juan Carlos Garache, está Chino, está él, está Darling que viven en San Francisco, verdad, como él y que se pregunta que siendo ellos servicio público es tan poquito es el apoyo que tienen de la comunidad de San Francisco y Tortuguero para presentar el servicio, pues indica que los hubiera trasladado gustosamente a esta asamblea como representante y parte de lo que es el servicio público y tener una buena relación entre ambas comunidades.*
- *Indica que le llama mucho la atención también tanto la petición de Víctor, como la petición de Carlos, ya que en su momento estaba tan desordenado que había precios exagerados, personas que cobraban hasta seis mil, siete mil colones, algunos más, algunos menos de Pavona a Tortuguero.*

- *Manifiesta que fue tanto la petición de la ADI de San Francisco, como la ADI de Tortuguero, como el sector hotelero de Tortuguero para que existiera nuevamente el servicio público para poder tener un precio estable, para regular la tarifa del transporte público, pero que son poquitas las personas de Tortuguero que viajan con el transporte público e indican que ellos tienen su primer horario a las cinco de la mañana y que le gustaría que uno alguno vaya a ver el muelle de Tortuguero, a ver cuántos del pueblo de Tortuguero toman el servicio público.*
- *Indica que a veces suben con una persona y el que el transportista que no es parte del servicio público, sube con veinte o veinticinco, hasta treinta personas y que ellos deben pagar el canon y lo que les exijan, como pólizas de seguro al día, buena presentación y que hay embarcaciones que no están al día, los capitanes no tienen por zafarranchos y que algunos andan con drogas, étlicos, con presentación personal que no es la más adecuada más, sin embargo, uno le dice voy para Pavona y que son del público y se van con otra persona.*
- *Indica que ellos tienen que cumplir con un horario, con gente o sin gente por lo que dice que está en nombre del servicio público para pedir el apoyo tanto de la comunidad de San Francisco, como de Tortuguero.*
- *Manifiesta que el servicio público se hizo para brindarle servicio no al turista, si no, por la gente de Tortuguero, por lo cual piden el apoyo, indicando que pasan por San Francisco y que no es que lo botes no paren, pero que si no hay nadie en la parada de San Francisco.*
- *Señala que el trayecto saliendo cinco, siete, nueve, once, una o tres de la tarde de Tortuguero y que son diez, quince minutos que tardan en llegar a San Francisco y que pasan y no hay nadie porque pasó otra persona, por lo que piden un poco más de apoyo.*
- *Manifiesta que llama la atención que cuando vinieron a hacer el trabajo de campo Aresep, que estuvo una semana, alguien del pueblo le dijo, “no me esperaba esto”, entonces él le dijo, que si hubieran sido un poquito más inteligentes, más razonables, hubieran viajado con ellos esa semana y probablemente el precio hubiera quedado hasta en dos mil quinientos, por lo que basado en la cantidad de personas entendido que trasladaban, así fue que se estableció el precio de la tarifa, un precio que no solicitaron, sino que, Aresep lo estableció para el servicio público de Tortuguero a Pavona y viceversa.*
- *Indica que lástima que no llegaran más personas tanto de Tortuguero como de San Francisco, que lo que ve son personas de San Francisco, apoyando ya sea a favor o en contra y que solicita el apoyo al transporte público, reiterando que pagan todo, que tiene sus botes al día con pólizas de seguros, los capitanes con zafarrancho y con buena presentación.*

- *Reitera que solicita el apoyo y que ellos están para apoyar a la comunidad.*

POSICIONES PRESENTADAS EN EL EXPEDIENTE

5. Coadyuvancia: *Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad N°5-0302-0917. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 46). Notificaciones: al correo electrónico consejero@aresep.go.cr*

➤ **Sobre la actualización que promueve el estudio tarifario de oficio para las rutas de cabotaje menor Tortuguero-La Pavona y viceversa y Periférica Tortuguero-San Francisco (por la bocana del río) y viceversa**

- *Señala que la División Marítimo-Portuaria otorgó mediante resolución DVMP-2024-324, un permiso a Asotortutrans para operar la ruta de cabotaje menor descrita como Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, supeditando el inicio de operaciones al establecimiento de la tarifa por parte de Aresep.*
- *Indica que el estudio busca actualizar la tarifa de la ruta Tortuguero-La Pavona y viceversa, así como establecer la tarifa para la ruta Periférica Tortuguero-San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, análisis financiero y procurando que se utilicen los costos requeridos para la operación de ambas.*
- *Indica que el incumplimiento con el pago del canon fue subsanado como lo indica el oficio CT-0181-DF-2025 8 (folio 3).*
- *Manifiesta que se contemplan los costos promediando lo indicado en los estados financieros 2023-2024, considerando que los ingresos percibidos por el prestador derivan únicamente del transporte de pasajeros, se realizan las exclusiones de los rubros de donaciones y de actividades sociales, ya que no son parte de los costos necesarios para la prestación del servicio.*
- *Señala que se incluye la actualización del monto de cánones para el año 2025, adicionando una diferencia que permite al operador cubrir estos costos.*
- *Señala que, respecto de los activos, dado que las embarcaciones no son parte de los activos registrados por Asotortutrans, sino de los miembros asociados, la Intendencia realizó la determinación de la rentabilidad considerando un porcentaje sobre los costos reconocidos y no sobre los activos netos, porcentaje definido en 5.94%, para una rentabilidad anual de ₡15.169.040.*
- *Indica que para el cálculo tarifario se utilizó un volumen de pasajeros de 5.676 mensuales.*

- Señala que la suma de los costos totales, más la rentabilidad mensualizada y dividida entre el volumen de pasajeros, refleja una tarifa de ₡3.972.20, ₡3970 redondeada, lo que significa una rebaja respecto de la tarifa anterior de 100 colones.
 - Manifiesta que para el caso de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y Viceversa, se definió un costo por kilómetro para la operación de ₡222.28, y que según la medición emitidas en el informe IN-0122-IT-2025 se determinó un promedio simple de 5.73km por carrera, para una tarifa resultante de ₡1.273,63 por pasajero, siendo la tarifa redondeada ₡1.275.
 - Indica que la tarifa resultante cubre las necesidades de la empresa que presta el servicio y considera una rebaja favorable para las personas usuarias, reflejando la realidad financiera contable y logrando trasladar una tarifa menor a la población.
 - Señala que es importante tener en cuenta que existen variaciones significativas del volumen de pasajeros, especialmente en las épocas de mayor visitación turística y que se deben tener en cuenta estas oscilaciones en los volúmenes de pasajeros para garantizar tanto el equilibrio financiero del prestador, como el reflejo de la realidad financiera en la señal tarifaria.
 - Rescata que la tarifa resultante para el caso de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco y viceversa, permite la formalidad de la ruta, lo que es de vital importancia para la comunidad contar con todas las rutas legitimadas para su movilidad.
 - Se considera que la fijación tarifaria responde al carácter regulatorio de la formalidad de la ruta descrita como Periférica Tortuguero-San Francisco (Por la bocana del río) y Viceversa y permite establecer los costos según lo indicado en el análisis descrito previamente.
6. **Oposición:** Marlen Yesenia Aguilar Rodríguez, cédula de identidad N° 2-0578-0253. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 47). Notificaciones: al correo electrónico m.yesi27@gmail.com
- No está de acuerdo con la tarifa propuesta de la ruta de la periférica (Tortuguero-San Francisco y viceversa), ya que no se tarda ni 15 minutos en el traslado de un pueblo al otro y considera que ya mil colones es considerable y que con la propuesta tarifaria los más afectados serían los que se trasladan diariamente.
7. **Oposición:** Grace León Torres, cédula de identidad N°7-0154-0935. **Observaciones:** No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 48-49). Notificaciones: al correo electrónico graceleon1020@gmail.com

- Está en contra de pagar 1.275 colones en la ruta de la periférica, solicita que se mantenga como está en 1.000 colones, así como regular el precio a los turistas, ya que se les ha visto cóbrales 1.500 colones,
 - Solicita que la tarifa de Pavona a Tortuguero varíe, ya que pagan lo mismo a San Francisco que está a 5 kilómetros antes de llegar a Tortuguero, por lo que solicita que baje el precio Pavona-San Francisco, o San Francisco-Pavona e indica que les han dicho que San Francisco no está establecido como parada, pero que son pueblo independiente de Tortuguero.
 - Consulta a Aresep quien regula el precio y el servicio, que por qué no regula a los piratas.
- 8. Oposición:** Shirley Jiménez Valverde, cédula de identidad N°6-0327-0988. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 50-51). Notificaciones: al correo electrónico shirji83@gmail.com
- Indica que si se aumenta la tarifa se afectan las familias numerosas y que sólo tienen un salario, que no podrán salir.
 - Manifiesta que en el transporte no se cuenta con ningún seguro en regular tales cosas.

E.2 RESPUESTA A POSICIONES ADMITIDAS

Cuadro Guía de respuestas		
# de posición	Opositor/Coadyuvante	# de respuestas
1	Víctor Brenes Rodríguez	1, 2
2	Blanca Nieves Zúñiga Artavia	2, 3, 5, 6
3	Carlos Luis Valladares Barquero	3, 6, 7
4	Asociación de Transporte Acuático y Terrestre del Caribe Costarricense, representada por Willis Garmaine Rankin Norman	2, 4, 8, 9
5	Consejero del Usuario	4, 9
6	Marlen Yesenia Aguilar Rodríguez	3
7	Grace León Torres	3, 7
8	Shirley Jiménez Valverde	3

1. Respecto al cobro de tarifa al adulto mayor.

Las actuaciones de la Aresep deben estar siempre apegadas al principio de legalidad. Tal y como se indicó en el informe preliminar conocido en audiencia pública y en el presente informe, la propuesta tarifaria no considera una diferenciación tarifaria para adultos mayores ni para niños menores de tres años, esto porque actualmente no existe ninguna ley,

reglamentación o política pública emitida por el Poder Ejecutivo que establezca dicha exoneración.

Propiamente sobre el servicio de cabotaje menor y las tarifas de adultos mayores, la Aresep ha realizado las gestiones pertinentes y ha manifestado su preocupación por la falta de establecimiento de algún decreto o promulgación de algún cambio en la Ley de Servicio de Cabotaje de la República, Ley 2220, esto por medio de los siguientes oficios: 654-IT-2017/12811 del 4 de mayo de 2017, OF-0349-IT-2022 del 8 de abril de 2022 y el oficio OF-0772-IT-2022 del 19 de julio de 2022 (anexo 4), sin que a la fecha el Poder Ejecutivo haya emitido alguna disposición al respecto.

Adicionalmente, se indica que esta Intendencia comunicará la resolución que surja de este expediente al MOPT para lo que corresponda.

2. Sobre la falta de una parada oficial en San Francisco en el trayecto de La Pavona.

Asotortutrans no cuenta con el respectivo título habilitante vigente para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad cabotaje menor, como permisionario en la ruta descrita como: Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, por parte de JAPDEVA. Sin embargo, por las razones expuesta en las secciones B.1 y C.2.1 del presente informe, la Aresep realizó este estudio tarifario de oficio, para actualizar la tarifa de la ruta Tortuguero-La Pavona y viceversa y para establecer la tarifa de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, para que esta última pueda iniciar operaciones, cuando se le confiera el título habilitante a un operador.

Por otra parte, según lo dispuesto en los artículos 22 y 23 del Reglamento de Navegación y Cabotaje en la Red de los Canales del Norte, administrados por la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), se establece que las rutas de cabotaje que transiten dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero serán reguladas por JAPDEVA, en coordinación técnica con la División Marítimo-Portuaria del MOPT. Asimismo, corresponde a JAPDEVA la gestión de los permisos de servicio de cabotaje. Por lo anterior se les indica a los opositores que las solicitudes de creación de más horarios o cambios en la frecuencia de salida del cabotaje, así como la necesidad de tener más embarcaciones, o establecimiento de paldas son solicitudes que deben realizarse ante JAPDEVA. Además, se les indica a los opositores, que la presente resolución se le notificará a JAPDEVA, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos de los

usuarios presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

3. *Respecto a la tarifa Tortuguero – San Francisco y la tarifa para el recorrido San Francisco a La Pavona, acerca de rebajar el monto de la tarifa de la periférica que se obtuvo de la tarifa de la ruta La Pavona-Tortuguero, al recorrido en viceversa, y la situación económica de los usuarios.*

En cuanto a la tarifa propuesta esta refleja el cálculo tarifario que contempla únicamente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones establecidas en su momento por la División Marítimo-Portuaria (carreras, cantidad de embarcaciones y recorrido), las cuales se mantienen en el permiso otorgado por JAPDEVA, y dichos costos deben ser asumidos por los usuarios del servicio (volumen de pasajeros) en la ruta Tortuguero-La Pavona y viceversa.

Para el caso de la ruta periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, tal como se indicó en la sección C.2, dado que no se dispone de información específica de costos y movilización de pasajeros de esta ruta, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 6 y 9 de la Ley 7593, para determinar la tarifa de esta ruta se utiliza la tarifa por kilómetro propuesta para la ruta Tortuguero – La Pavona y viceversa, en virtud de que dicha ruta también es operada por Asotortutrans y forma parte integral del servicio que se brinda en la zona.

Con respecto a la solicitud de rebajar la tarifa en la ruta Tortuguero–La Pavona, es importante señalar, tal como se indica en la sección C.2 del presente estudio tarifario, que el cálculo de las tarifas para la ruta Tortuguero–La Pavona y para la ruta periférica Tortuguero–San Francisco (por la bocana del río) se realizó de manera independiente. Si bien la tarifa de la ruta periférica se determinó tomando como referencia la tarifa por kilómetro de la ruta Tortuguero–La Pavona, por lo que no se adicionó la tarifa de la ruta periférica a la de Tortuguero–La Pavona. En consecuencia, no corresponde aplicar rebajo ni ajuste alguno a la tarifa de la ruta Tortuguero–La Pavona.

Con respecto a la tarifa para el segmento San Francisco-La Pavona, no hay una resolución por parte de JAPDEVA donde le otorgue el título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad cabotaje menor, como la ruta La Pavona-San Francisco y viceversa, por lo cual dicha ruta no es parte de este estudio tarifario. En cuanto a una tarifa para el segmento San Francisco- La Pavona, como se indicó en el punto anterior, es competencia del ente concedente la determinación de una parada oficial para su eventual determinación de una tarifa.

Acerca de las oposiciones que mencionan la condición económica de los usuarios en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte remunerado de personas modalidad cabotaje, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; también se le ha impuesto la obligación a la Aresep, de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo en el cual se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación que en su momento fueron autorizadas por la División Marítimo-Portuaria del MOPT (viajes, cantidad de embarcaciones y recorrido). Finalmente, es relevante subrayar que el este estudio tarifario para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad cabotaje, se fundamenta en una recuperación de los costos a través del pago de una tarifa por el servicio, de manera que no contempla algún esquema de subsidio en función de la condición socioeconómica de la población.

El sistema de transporte público costarricense, y en específico la modalidad de cabotaje menor, no cuenta con ninguna clase de subsidio establecido por la Asamblea Legislativa o el Poder Ejecutivo. De modo que todos los costos e inversiones necesarios para la prestación del servicio público deben ser asumidos por los usuarios vía tarifa.

4. Con respecto al estudio de demanda y la variación del volumen de pasajeros transportados según la época.

En primera instancia es preciso señalar que los estudios de cantidad de pasajeros movilizados en los servicios de transporte público se realizan considerando procedimientos y herramientas técnicas sólidas y válidas en concordancia con la ciencia y la técnica.

En el caso del estudio de cantidad de pasajeros movilizados presentado mediante el informe IN-0124-IT-2023 del 14 de julio de 2023, este se realizó en apego a las prácticas y criterios técnicos y estadísticos establecidos en el "Protocolo para la determinación del volumen mensual de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad

autobús”, mismo que contiene buenas prácticas para la realización de estudios de cantidad de pasajeros en las distintas modalidades de transporte público masivo. Dicho protocolo fue aprobado por la Junta Directiva mediante la resolución RE-0042-JD-2019 del 4 de marzo de 2019, publicada en el Alcance Digital N°59 a La Gaceta N°54 del 18 de marzo de 2019.

En el informe IN-0124-IT-2023 en su “Capítulo V: Estudio de “ascenso y descenso” señala y desarrolla toda aplicación de las técnicas estadísticas utilizadas para la realización del dicho estudio, tales como: definición de grupos de días, marco muestral, distribución de los tamaños muestrales, consideraciones adicionales para el trabajo de campo y en especial el análisis de ajuste por estacionalidad; el cual este último se obtiene utilizando el último año de estadísticas de volumen mensual de los pasajeros que pagan su pasaje completo al último trimestre calendario cerrado.

Un estudio técnico de volumen de pasajeros movilizados busca determinar cuántas personas se movilizan al mes en determinado servicio de transporte. Para ese objetivo, se contempla una muestra que permita luego extrapolar el dato observado con base en herramientas estadísticas válidas. Como los datos muestreados pueden obtenerse en diversos momentos de un año, esos datos recabados pueden reflejar comportamientos estacionales, según la dinámica propia del servicio y las condiciones en que se brinda. Por esa razón es que precisamente se realiza una corrección del dato obtenido, para eliminar el factor estacionalidad y poder obtener un promedio. Es decir, si se obtiene un dato en una temporada con movilización típicamente baja, la corrección de la estacionalidad aumentaría dicha cifra para acercarla al dato promedio; si se obtiene un dato en una temporada con movilización alta, la corrección de la estacionalidad reduciría esa cifra para acercarla al dato promedio.

Nótese entonces que el dato de volumen de pasajeros que se debe utilizar en el cálculo tarifario no es el dato de un mes o época específica, ni cuando la movilización es alta ni cuando es baja, sino que se considera un dato de movilización promedio.

El cálculo tarifario considera costos mensuales por mes, no los costos de la época seca o los costos de la época lluviosa, sino el comportamiento promedio mensual. De modo que esos costos deben distribuirse de la misma manera entre los pasajeros movilizados en promedio por mes.

Para el caso del estudio de cantidad de pasajeros utilizado en este estudio tarifario, puede observarse a folio 19 (anexo 7) que el dato obtenido a partir de la muestra correspondía a 4.613 pasajeros al mes, pero no es el

dato que se considera en el cálculo tarifario, sino el corregido por estacionalidad. Dado que el estudio se realizó en el mes de mayo, se revisaron las estadísticas anuales del prestador y se determinó que en el mes de mayo se moviliza cerca del 81% del promedio mensual de pasajeros. Por eso se corrige el dato por estacionalidad (folio 19, anexo 7) y se obtuvo la cifra de 5.676 pasajeros en promedio por mes (23% más que el dato inicial derivado del trabajo de campo).

Siguiendo esa misma lógica, si el dato se hubiera obtenido en un mes de movilización alta, teóricamente el ajuste por estacionalidad hubiera generado un efecto a la inversa, es decir, el dato inicial obtenido del trabajo de campo se hubiera reducido para obtener un dato promedio mensual de movilización de pasajeros.

Por lo tanto, es de suma relevancia dejar claro que, independientemente del momento en que se haya realizado el estudio de cantidad de pasajeros, el ajuste por estacionalidad hace que el dato final considere los comportamientos que se dan durante el año.

El estudio de cantidad de pasajeros movilizados, como se señaló anteriormente se encuentra conformado por aspectos técnicos y legales que son revisados por la Intendencia de Transporte. Es a partir de lo anterior y en apego al protocolo establecido, que se realizó el estudio de cantidad de pasajeros movilizados, teniendo en cuenta las consideraciones técnicas y estadísticas, para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad cabotaje menor. Por lo tanto, es un insumo técnicamente válido para ser utilizado en la presenta fijación tarifaria.

Con respecto a la realización de un estudio de cantidad de pasajeros movilizados en temporada alta de visitación, se indica que precisamente ese estudio se realizó dicho análisis con base en la información disponible (estacionalidades), velando siempre por que se cumpla el principio de la ciencia y la técnica. Lo anterior sin perjuicio de que la Aresep puede en cualquier momento realizar otro tipo de análisis en el marco del artículo 6 de la Ley 7593.

5. Acerca del cobro de tarifas no autorizadas.

En este caso, la tarifa vigente para la ruta Tortuguero-La Pavona y viceversa corresponde a una tarifa máxima de ₡4.070, establecida en la resolución RE-0064-IT-2023 del 16 de octubre de 2023, publicada en el Alcance N°207 a La Gaceta N°195 del 23 de octubre del 2023. Tal y como se indicó en la sección C.2.1. del presente informe, Asotortutrans figuraba como permisionaria en la ruta descrita como: Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa (ver resolución DVMP-2024-

324 del 8 de julio de 2024, folio 19), por lo que precisamente la Intendencia de Transporte decidió actualizar la tarifa de la ruta principal y obtener la tarifa de la ruta periférica, velando por el equilibrio de las necesidades de los usuarios, los intereses del prestador y la continuidad del servicio.

Ahora bien, de presentarse el cobro por parte del operador de tarifa no autorizada, se hace la indicación de que para tramitar una denuncia o una queja se debe presentar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Atención al Usuario lo siguiente:

- Escrito original, firmado por el petente y presentado en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.
- Escrito, firmado por el petente y presentado vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Atención del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.
- Escrito, firmado por el petente y presentado por correo electrónico, a la dirección que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.
- Escrito, firmado digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.
- De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.
- Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.
- El escrito inicial debe contener el nombre y apellidos, lugar de residencia, copia de la cédula de identidad por ambos lados, cédula de residencia o pasaporte, lugar o medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico), de la parte y de quien la representa. Si es posible, indicar un número telefónico.
- En el caso que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, o copia de ella en la que el funcionario de la Autoridad Reguladora que recibe la queja hará constar que verificó su autenticidad con vista del original; mediante la cual acredite su vigencia y las facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación deberá tener una vigencia máxima de tres meses contados a partir de la fecha de emisión del

documento.

- Cuando la queja sea presentada por un usuario, sin ser éste el abonado, debe presentar una carta suscrita por este último, autorizándolo para tramitar la queja, con copia de la cédula de identidad del abonado por ambos lados. Cuando exista imposibilidad material por parte del usuario para obtener la autorización del abonado, deberá presentarse en la Autoridad Reguladora a rendir declaración jurada ante un funcionario de la Dirección General de Participación del Usuario, donde indique los fundamentos de tal imposibilidad, o bien, presentar declaración jurada debidamente protocolizada que acredite tal imposibilidad.
- Señalar su pretensión, con indicación clara de la queja que se plantea, sus fundamentos de hecho y prueba correspondiente.

Los requisitos para interponer denuncias ante la Aresep por cobros no autorizados de tarifas pueden ser consultados en <https://aresep.go.cr/gestion-usuarios/quejas-denuncias/>

6. Sobre contar con botes con un motor de menor capacidad para la temporada seca.

Es relevante indicar que quien tiene la competencia para autorizar la cantidad y tipo de embarcaciones con que la empresa debe brindar el servicio de cabotaje es JAPDEVA. Adicionalmente, se indica que esta Intendencia comunicará la resolución que surja de este expediente al MOPT y a JAPDEVA para lo que corresponda.

7. Sobre el transporte ilegal.

Cualquier interesado puede presentar las denuncias correspondientes ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep, cumpliendo con los requisitos que pueden ser consultado en <https://aresep.go.cr/gestion-usuarios/quejas-denuncias/>.

8. Respeto al apoyo de la comunidad al servicio público y la cantidad de personas que asistieron a la audiencia pública

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública presencial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto Ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia pública se realizó el 8 de agosto de 2025 en La Gaceta N°147 y el 11 de agosto de 2025 en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja (folios 39 al 42), estableciendo como fecha de realización de la audiencia el 8 de setiembre del 2025 de forma presencial en el Salón Multiuso de la Asociación de Desarrollo

Integral de Tortuguero, ubicado frente al Muelle de Tortuguero, Colorado, Pococí, Limón.

En dicha convocatoria se indicó lo siguiente:

Sobre la realización de la audiencia:

La Audiencia Pública Presencial se llevará a cabo, según se detalla:

➤ *lunes 8 de setiembre de 2025, a las 17:00 horas. (5:00 p.m.).*

En el auditorio del Parque Nacional Tortuguero, ubicado 800 metros al sur del muelle principal de Tortuguero, Colorado, Pococí, Limón.

Sobre cómo participar:

Los interesados pueden presentar una posición a favor o en contra, indicando las razones por dos vías:

1. De forma oral (*): en las audiencias públicas presenciales, con solo presentar su cédula de identidad.

2. Mediante escrito firmado presentado en las oficinas de la Aresep en horario de 8:00 a.m. a 4:00 p.m., por medio del fax: 2215-6002 o al único correo electrónico oficial (**): consejero@aresep.go.cr, hasta el día de la audiencia.

En ambos casos presentar fotocopia de la cédula de identidad (personas físicas), correo electrónico, número de fax o dirección exacta para notificaciones.

Las personas jurídicas pueden participar por medio del representante legal aportando una certificación de personería jurídica vigente.

Como puede observarse en la publicación de la convocatoria a la audiencia pública se detalló la forma para que las personas interesadas participarán en la misma.

En cuanto al apoyo de la comunidad, se indica que el único servicio que es regulado por Aresep y que tiene permiso, al momento en que se inició el presente trámite de ajuste de tarifas, para operar la ruta Tortuguero-La Pavona y viceversa y la ruta periférica Tortuguero-San Francisco (por la bocana del río) y viceversa es Asotortutrans S.A.

9. Respecto a la coadyuvancia.

Se le indica los coadyuvantes que entre los objetivos fundamentales de la Autoridad Reguladora se encuentran los establecidos en el inciso a) del numeral 4 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593 y es precisamente el de armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos

regulados y en el inciso b) del mismo numeral que trata de procurar así el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los prestadores del servicio; con ello queda claro que la línea de intereses en temas de servicios públicos está conformada por un lado por el usuario del servicio regulado y por otro lado por el prestador del servicio público.

Además de lo anterior, dentro de las funciones de la Aresep según el artículo 5 inciso f) es de regular cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo; y que dentro de sus obligaciones establecidas en el inciso d del artículo 6 es de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

Así, se reitera que las actuaciones de la Intendencia están siendo congruentes con el marco legal aplicable y por tanto se encuentran debidamente fundamentados en la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos) y volumen de pasajeros movilizados, que para este caso se utiliza el mecanismo de volumen de pasajeros aproximado.

Por otro lado se aclara que el monto de la rentabilidad utilizado en la presente fijación tarifaria es de 5,98% y que en el informe preliminar había sido de 5,94%, esta variación se debe a que se utiliza la tasa pasiva neta negociada en colones del grupo OSD para más de 1.800 días, el promedio simple de los 6 meses naturales previos al mes de la audiencia pública y en el informe preliminar se los últimos seis meses naturales disponibles al momento de su elaboración, por lo que la rentabilidad anual pasó de ₡15.169.040 (utilizada en el informe preliminar) a ₡15.265.648. Asimismo, la tarifa propuesta para la ruta Tortuguero-La Pavona y viceversa pasó de ₡3970 (informe preliminar) a ₡3975 en el presente estudio, por su parte la tarifa propuesta para la ruta periférica Tortuguero-San Francisco (por la bocana del río) y viceversa se mantuvo en ₡1.275.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar la tarifa máxima del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad cabotaje menor, en las rutas La Pavona – Tortuguero y viceversa y Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, tal y como se dispone:

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Reglamento a la Ley 7593 (Decreto Ejecutivo 29732-MP), en la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A. Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el informe técnico IN-0248-IT-2023 del 08 de octubre de 2025 y proceder de la siguiente manera:
 - a. Fijar la tarifa máxima del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad cabotaje menor, de la ruta descrita como Tortuguero – La Pavona y viceversa, según el siguiente pliego tarifario:

Descripción ruta	Tarifa máxima (colones)
La Pavona – Tortuguero y viceversa	3 975

Por tratarse de una tarifa única y un enfoque de tarifa máxima, el prestador deberá informar siempre a los usuarios del servicio y a la Aresep, con al menos ocho días naturales de anticipación, la fecha a partir de la cual aplicaría cambios en la tarifa a cobrar y cuál sería la tarifa, considerando que esta deberá ser siempre igual o inferior a la tarifa máxima del cuadro anterior.

La tarifa máxima establecida en este punto rige a partir de los quince días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

- b. Fijar la tarifa máxima del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad cabotaje menor, de la ruta descrita como Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, según el siguiente pliego tarifario:

Descripción ruta	Tarifa máxima (colones)
Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa	1 275

Dejar condicionada la entrada en vigor de esta tarifa de la ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa, hasta tanto JAPDEVA no otorgue un título habilitante a un operador, y le sea notificada dicho permiso a la Aresep para que, en el ejercicio de sus competencias, verifique las condiciones operativas que efectivamente se otorgaron al operador con las consideradas en la presente fijación tarifaria, y manifieste su conformidad o no con lo resuelto en la presente fijación tarifaria; y de corresponder, el momento en que entrará a regir dichas tarifas.

- II. Indicar a Asotortutrans que debe cumplir en todo momento, además de sus obligaciones legales, lo siguiente:
 - a. Remitir anualmente los estados financieros ya sean auditados o certificados a más tardar el último día hábil del cuarto mes posterior al cierre del año fiscal respectivo, cumpliendo con la normativa contable vigente y las disposiciones que para esos fines establezca la Aresep.
 - b. Remitir trimestralmente a la Intendencia de Transporte, el registro y controles sobre el movimiento de pasajeros indicando para cada viaje realizado lo siguiente: viaje (número consecutivo), fecha, sentido (La Pavona – Tortuguero o Tortuguero – La Pavona, y Periférica Tortuguero – San Francisco o Periférica San Francisco - Tortuguero), matrícula de la embarcación, cantidad de pasajeros transportados, ingresos por pasajeros, ingresos por equipaje. La remisión debe realizarse a más tardar el día 20 del mes siguiente a la finalización del trimestre correspondiente cumpliendo con los criterios y disposiciones que para esos fines establezca la Aresep. En el caso de la ruta periférica aplica si la empresa es el permisionario del servicio según lo aprobado por Japdeva.

- III. Otorgar a Asotortutrans un plazo de 30 días hábiles contados a partir de la notificación de esta resolución, para que corrija los incumplimientos de obligaciones indicadas en la sección C del informe IN-0248-IT-2024, a saber:
 - a. Estar al día con el Ministerio de Hacienda.
 - b. Estar al día con la CCSS.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la

Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transporte a.i.—1 vez.—(IN202501000708).

