

# ALCANCE N° 112 A LA GACETA N° 162

Año CXLVII

San José, Costa Rica, lunes 1° de setiembre del 2025

157 páginas

## ARESEP

### Intendencia de Energía

### RE-0043-IE-2025

### EEP Agosto 2025

### ET-055-2025

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

**INTENDENCIA DE ENERGÍA**

**RE-0043-IE-2025**

**SAN JOSÉ, A LAS 15:10 HORAS DEL 28 DE AGOSTO DE 2025**

**ESTUDIO TARIFARIO DE OFICIO PARA EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DEL  
PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS  
CORRESPONDIENTE AL MES DE AGOSTO 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-055-2025**

**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 8 de agosto de 2025, Recope, mediante oficio P-0432-2025, 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 julio. (folio 86)
- XLI.** Que el 18 de agosto 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 19 de agosto de 2025, mediante el oficio OF-1082-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 agosto de 2025, que presta Recope (folios 87 al 91).
- XLIII.** Que el 20 de agosto de 2025, y mediante el memorando ME-0963-DGAU-2025, se solicitó la publicación de la convocatoria a la consulta pública en los diarios nacionales (folio 92).
- XLIV.** Que el 20 de agosto de 2025, mediante el memorando ME-0964-DGAU-2025, se solicitó la publicación de la convocatoria a la Consulta Pública en La Gaceta (folio 95).
- XLV.** Que el 27 de agosto de 2025, Recope, realizó la cuarta carga de información actualizando el Anexo 1 Informe de Compras v4 en el Sistema de Información Regulatoria (SIR). (corre agregado al expediente)
- XLVI.** Que el 28 de agosto de 2025, mediante el informe IN-0313-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, no se recibió ninguna oposición o coadyuvancia. (folio 108).
- XLVII.** Que el 28 de agosto de 2025, mediante el informe técnico IN-0094-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-0094-IE-2025 mencionado arriba y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

I. [...]

## 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 -8 de agosto 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<sub>i,t</sub>)**

*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 27 de agosto de 2025.*

*Además, se tomó la información aportada en el oficio, P-0432-2025 del 8 de agosto de 2025, el cual contempla información de los embarques existentes entre el 11 de julio de 2025 y el 7 de agosto 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<sub>i,t</sub>) 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.xlsm":*

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

<b>Fecha de BL</b>	<b>PROVEEDOR</b>	<b>Producto</b>	<b>Litros</b>	<b>Costos CIF</b>	<b>Costo Portuario</b>	<b>Costo total Colones</b>
12/7/2025	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	8 312 693	2 309 206	4 594	1 174 063 784
14/7/2025	Aramco trading Americas LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	38 822 132	23 205 227	40 770	11 795 437 133
14/7/2025	Aramco trading Americas LLC	Jet fuel A	8 825 717	5 292 843	9 259	2 690 381 988
25/7/2025	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	12 084 316	3 295 990	8 864	1 676 942 179
25/7/2025	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	34 104 796	20 318 586	20 992	10 320 668 045
25/7/2025	Exxon Mobil Sales & Supply LLC	Jet fuel A	12 743 342	7 549 603	7 844	3 834 784 358
27/7/2025	Trafigura PTE Ltd	Gasolina RON 95	51 096 455	27 692 829	28 694	14 066 399 996
28/7/2025	Gunvor S.A.	Asfalto PG-64-22	6 593 693	3 182 381	22 195	1 626 059 580
29/7/2025	Hartree Partners LP	Bunker	8 768 836	4 249 648	4 831	2 158 799 261
29/7/2025	Puma Energy	Av-Gas	68 616	80 040	0	40 613 564
30/7/2025	Atlantic Trading & Marketing, Inc	Gasolina RON 91	45 301 487	23 646 375	28 454	12 013 034 564
31/7/2025	Aramco trading Americas LLC	Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	36 210 002	20 876 301	21 586	10 603 964 401
31/7/2025	Aramco trading Americas LLC	Jet fuel A	11 628 354	6 674 606	6 943	3 390 338 616
1/8/2025	Carib LPG Trading Ltd	LPG (70-30)	6 715 269	1 850 566	4 568	941 328 090

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-0432-2025.

*Para obtener el monto en colones indicado en el cuadro anterior, se utilizó un tipo de cambio de ₡507,42 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 11 de julio de 2025 al 7 de agosto de 2025, utilizando de esta manera 10 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	1 626 059 580,29	6 593 693	246,61
Av-Gas	40 613 564,20	68 616	591,90
Bunker	2 158 799 260,74	8 768 836	246,19
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	32 720 069 579,90	109 136 930	299,81
Gasolina RON 91	12 013 034 564,19	45 301 487	265,18
Gasolina RON 95	14 066 399 996,10	51 096 455	275,29
Jet fuel A	9 915 504 961,37	33 197 413	298,68
LPG (70-30)	3 792 334 051,97	27 112 277	139,88

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-0432-2025.

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:  
 $COA_{\text{Asfalto AC 10}, t} = 89\% * COA_{\text{Asfalto AC 30}, t} + 11\% * COA_{\text{Búnker}, t}$
- Nafta Pesada:  
 $COA_{\text{Nafta Pesada}, t} = 50\% * COA_{\text{Gasolina RON 91}, t} + 50\% * COA_{\text{Gasolina RON 95}, t}$

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)**

<b>Producto</b>	<b>Costo de adquisición por barril</b>	<b>Costo de adquisición por litro</b>
Gasolina RON 95	43 767,71	275,29
Gasolina RON 91	42 160,12	265,18
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	47 665,49	299,81
Jet fuel A-1	45 488,92	286,12
Jet fuel A	47 486,72	298,68
LPG (70-30)	22 238,33	139,88
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	39 141,00	246,19
IFO 380	82 689,47	520,10
Av-Gas	94 104,37	591,90
Gasolina RON 91 (pescadores)	42 160,12	265,18
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	47 665,49	299,81
Bunker Térmico ICE	41 983,92	264,07
Bunker Térmico ICE 2	42 045,95	264,46
Asfalto AC-10	39 200,20	246,56
Asfalto PG-64-22	39 207,52	246,61
Keroseno	47 486,72	298,68
Emulsión asfáltica lenta (RL)	25 484,89	160,30
Emulsión asfáltica rápida (RR)	25 484,89	160,30
Diésel pesado o gasóleo	42 826,99	269,37
Nafta pesada	42 963,92	270,24

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR mediante oficio P-0432-2025.

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.*

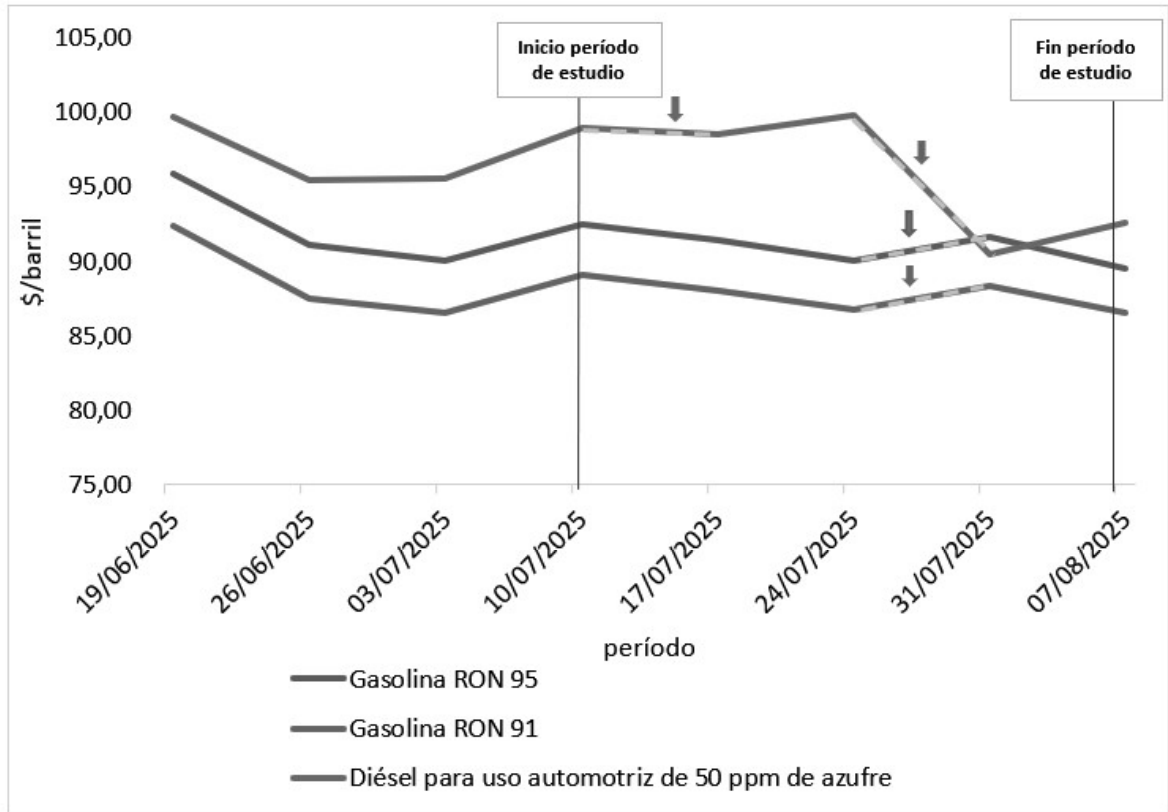
### **Análisis del Mercado Internacional de Combustibles**

*Para el periodo de estudio actual comprendido entre el 11 de julio y el 07 de agosto de 2025, 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 18 de agosto de 2025.*

*En relación con la gasolina tipo Ron 95, se observa una reducción del rango de precios promedio respecto al periodo anterior (13 de junio al 10 de julio), en donde el precio FOB promedio ronda entre los \$89,47 y \$91,63 por barril. Para el período de estudio anterior este precio rondó entre los \$90,01 y \$95,92 por barril. Este mismo comportamiento se presenta para la gasolina tipo Ron 91, con un rango de precios FOB promedio entre \$86,58 y \$88,31 por barril en el estudio actual y para el anterior entre los \$86,58 y \$92,41 por barril.*

*Según se visualiza en la siguiente figura, la compra de las gasolinas Ron 95 y Ron 91 se realizaron en la semana en donde el precio FOB promedio era el más alto. Sin embargo, para ambos productos dicho precio promedio es un 0,9% menor respecto al precio de la semana en que se efectuó la compra de este mismo producto en el periodo de estudio anterior.*

**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 en dólares por barril correspondiente al embarque 2025100G12 del producto Ron 95, cifrado este en \$82,52 por barril, es inferior al del estudio anterior equivalente a \$83,12 por barril, lo cual es consistente con el comportamiento del precio FOB semanal analizado anteriormente. Para el caso del producto Ron 91, la información del embarque 2025101M09 indica que el precio FOB es de \$80,46 por barril, superior al del estudio anterior cifrado en \$77,83 por barril. Este comportamiento es contrario a lo analizado con anterioridad, en donde, se observa que el precio FOB internacional promedio es un 0,9% menor respecto al precio de la semana en que se efectuó la compra este mismo producto en el periodo de estudio anterior, por lo cual, el 18 de agosto de 2025 se rechaza por medio del SIR el anexo 2. Reporte de precios internacionales, solicitando a Recope la respectiva aclaración.*

*Al respecto, de acuerdo con la aclaración brindada por Recope en el formulario adjunto a este anexo 2 el 26 de agosto, esto se debe a que el precio es establecido junto con el proveedor en la nominación alrededor de la carga, de forma tal, que en los 3 días alrededor de dicha carga, los precios pueden estar al alza, lo que influye en la diferencia tendencial que se pueda generar respecto al precio FOB promedio semanal.*

*El producto diésel automotriz presenta un rango más amplio de los precios FOB promedio del periodo de estudio actual en comparación con el periodo anterior (13 de junio al 10 de julio), con un rango entre los \$90,50 y \$99,76 por barril. Para el periodo de estudio anterior este precio rondó entre los \$95,46 y \$99,73 por barril, el incremento en el límite superior es muy leve.*

*Para el diésel se registran tres compras, de estas, una se realizó en la semana en donde el precio FOB promedio fue el segundo más alto del periodo en estudio y las otras dos en donde este precio fue el más bajo. Dicho precio promedio para la semana en que se realizó la primera compra de diésel fue entre un 1,2% menor y un 3,2% superior a las compras realizadas en el periodo anterior y para la segunda y tercera compra del periodo de estudio actual fue entre un 5,2% y 9,3% inferior en comparación con las compras del estudio anterior.*

*La compra del producto diésel reportada por Recope en el anexo 1. Informe de compras muestran que para el presente estudio el precio FOB promedio, considerando las tres compras registradas es de \$91,27 por barril, siendo \$1,76 por barril más caro en comparación con el estudio anterior, lo que influye en el aumento del precio para este producto en el periodo de estudio actual.*

*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.*
- Los inventarios de crudo de Estados Unidos mostraron gran 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.*

- *La finalización del pico de consumo veraniego en el hemisferio norte influye en el descenso de la demanda de combustibles. Esto provoca una caída en los márgenes de refinación, particularmente en el caso del diésel en Europa, y una menor utilización de crudo para generación eléctrica en Arabia Saudita, lo que disminuye la presión alcista sobre los precios internacionales.*
- *Las recientes medidas comerciales y regulatorias impulsadas por Estados Unidos, en particular, la posibilidad de aplicar nuevos aranceles y restricciones a las importaciones de productos energéticos y manufacturados, han generado un clima de incertidumbre en el mercado internacional del petróleo.*
- *Aunque existe incertidumbre sobre la economía china, la combinación de alto consumo interno en India y la capacidad exportadora de China 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<sub>i,t</sub>)**

*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**

<b>Producto</b>	<b>MO<sub>i,t</sub></b>	<b>RSBT<sub>i</sub></b>
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<sub>i,t</sub>)” 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<sub>i,t</sub>)” 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 8 de agosto 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, en el Por Tanto I.9.4 “Cálculo del diferencial de precios y liquidación extraordinaria”, se indica lo siguiente:*

#### **9.4 Cálculo del diferencial de precios y liquidación extraordinaria**

*A partir de la publicación de esta propuesta en el Diario Oficial La Gaceta, a pesar de que las fijaciones extraordinarias transitoriamente se resuelvan de conformidad con lo establecido en las resoluciones RJD-230-2015 y RJD-070-2016, se suspenderá el cálculo del diferencial de precios para el bimestre siguiente y asumirá un valor de cero, una vez que finalice el plazo de vigencia establecido en la última fijación extraordinaria, con la metodología anterior. En la resolución del estudio extraordinario de marzo o*

setiembre, el que corresponda primero, basado en esta propuesta, para el cálculo del diferencial de precios y liquidación extraordinaria se considerarán los meses pendientes de conformidad con lo indicado en la nueva metodología.

Como máximo, a partir de la segunda vez que se calcule el diferencial de precios con esta propuesta, deberán alinearse los periodos de corte y recuperación conforme se dispone.

Según lo establecido en la metodología tarifaria, para el presente mes, no corresponde realizar el cálculo del diferencial de precios, por lo anterior, se mantienen los valores calculados en el último estudio semestral en el que se realizó el cálculo del diferencial y la liquidación extraordinaria, el cual fue tramitado por medio de la resolución RE-0024-IE-2025 y su rectificación mediante la resolución RE-0025-IE-202, contenidas en el expediente tarifario ET-021-2025 los cuales se muestran a continuación:

#### **Cuadro 5.**

##### **Cálculo de diferencial de precios por litro vigente para cada producto.**

<i>PRODUCTO</i>	<i>Di</i>
<i>Gasolina RON 95</i>	<i>-5,41</i>
<i>Gasolina RON 91</i>	<i>1,74</i>
<i>Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre</i>	<i>-11,31</i>
<i>Asfalto AC-30</i>	<i>-14,34</i>
<i>Asfalto PG-64-22</i>	<i>-14,34</i>
<i>LPG (70-30)</i>	<i>0,98</i>
<i>Jet fuel A-1</i>	<i>5,78</i>
<i>Jet fuel A</i>	<i>5,78</i>
<i>Bunker</i>	<i>-4,53</i>
<i>Bunker Térmico ICE 2</i>	<i>-20,74</i>
<i>Av-gas</i>	<i>-50,03</i>

*Fuente: cálculos IE.*

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

#### **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:

$ALE_{i,t}$  = 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 subsidiadores<sup>1</sup>, tal y como sigue:

$$LPS_{i,t} = LVTS_t * \frac{VSES_{i,t}}{\sum VTSE_{i,t}} \text{ (Ecuación 20)}$$

(...)

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

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

(...)

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.

---

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

Según lo establecido en la metodología tarifaria, para el presente mes, no corresponde realizar el cálculo de la liquidación extraordinaria, por lo anterior, se mantienen los valores calculados en el último estudio semestral en el que se realizó el cálculo del diferencial y la liquidación extraordinaria, el cual fue tramitado por medio del expediente tarifario ET-021-2024 los cuales se muestran a continuación:

**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)**

<i>PRODUCTO</i>	<i>LASE</i>	<i>LPS</i>	<i>LAL</i>	<i>LC/VSE</i>	<i>VSE</i>	<i>ALE</i>
<i>Gasolina RON 95</i>	151,73	-5,63	-15,79	0,00	380,72	0,43
<i>Gasolina RON 91</i>	-69,52	-4,74	-126,36	-0,00	320,78	-0,63
<i>Gasolina RON 91 (pescadores)</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	2,26	0,00
<i>Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre</i>	147,66	-9,53	-77,13	0,00	644,59	0,21
<i>Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00
<i>Diésel marino</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Keroseno</i>	-0,17	-0,03	0,00	0,00	1,83	0,02
<i>Bunker</i>	-0,33	-0,51	32,89	-0,00	44,17	0,69
<i>Bunker Térmico ICE</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Bunker Térmico ICE 2</i>	-1,21	-0,52	18,08	0,00	45,00	0,84
<i>IFO 380</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Asfalto AC-30</i>	-0,09	0,00	-54,79	0,00	0,00	0,64
<i>Asfalto PG-64-22</i>	0,52	-0,46	78,38	0,00	39,42	0,64
<i>Asfalto AC-10</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Diésel pesado o gasóleo</i>	-0,94	-0,04	-0,74	-0,00	2,92	-0,85
<i>Emulsión asfáltica rápida (RR)</i>	0,06	-0,06	0,01	-0,00	5,51	-0,12
<i>Emulsión asfáltica lenta (RL)</i>	0,02	-0,01	-0,01	-0,00	0,56	-0,13
<i>LPG (70-30)</i>	0,71	-2,73	53,18	0,00	234,61	0,27
<i>LPG (rico en propano)</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Av-Gas</i>	0,13	-0,01	-1,21	-0,00	0,61	-1,85
<i>Jet fuel A-1</i>	2,03	0,00	-20,95	0,00	0,00	-0,08
<i>Jet fuel A</i>	-4,37	-1,91	8,10	0,00	164,19	-0,08
<i>Nafta pesada</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Intendencia de Energía

Estos montos pueden ser consultados en el libro de Excel denominado "Cuadros.xlsx", en la hoja "ALE".

*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.*

*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)**

<b>Componente del margen</b>	<b>RON 91</b>		<b>Diésel</b>	
	<b>Costos incluidos en tarifa</b>	<b>Costos a incluir para pescadores</b>	<b>Costos incluidos en tarifa</b>	<b>Costos a incluir para pescadores</b>
<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
<b>Total</b>	<b>26,51</b>	<b>9,16</b>	<b>26,78</b>	<b>9,38</b>

*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 septiembre 2025, con el fin de determinar el monto total a subsidiar, tal y como se muestra a continuació*

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

<b>Producto</b>	<b>Costos incluidos en tarifa</b>	<b>Costos a incluir para pescadores</b>	<b>Monto del subsidio por litro a trasladar</b>	<b>Ventas proyectadas mes posterior en litros</b>	<b>Valor subsidio Pescadores</b>
Gasolina RON 91 (pescadores)	26,51	9,16	-17,35	561 383	- 9 739 322,19
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	26,78	9,38	-17,40	1 581 921	- 27 525 197,19
<b>Total del subsidio</b>					<b>- 37 264 519,38</b>

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0432-2025.

Tal y como se muestra en el cuadro anterior se obtiene como resultado que el monto total a subsidiar en septiembre 2025 es de  $\text{C}\$9\,739\,322,19$  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  $\text{C}\$27\,525\,197,19$  en dicho mes.

El subsidio total a pescadores asciende a  $\text{C}\$37\,264\,519,38$  a trasladar en septiembre de 2025. Una vez obtenido este monto se distribuye proporcionalmente, 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**

<b>Producto</b>	<b>Ventas proyectadas mes posterior en litros</b>	<b>Participación relativa</b>	<b>Subsidio ¢/litro</b>
Gasolina RON 95	68 603 464,00	22,92%	0,12
Gasolina RON 91	48 106 031,00	16,07%	0,12
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	105 900 697,00	35,38%	0,12
Jet fuel A-1	-	0,00%	-
Jet fuel A	21 481 581,00	7,18%	0,12
LPG (70-30)	40 594 571,00	13,56%	0,12
LPG (rico en propano)	-	0,00%	-
Asfalto AC-30	-	0,00%	-
Asfalto PG-64-22	6 456 236,00	2,16%	0,12
Asfalto AC-10	-	0,00%	-
Diésel marino	-	0,00%	-
Keroseno	302 107,00	0,10%	0,12
Bunker	6 538 786,00	2,18%	0,12
IFO 380	-	0,00%	-
Av-Gas	111 798,00	0,04%	0,12
Bunker Térmico ICE	-	0,00%	-
Bunker Térmico ICE 2	-	0,00%	-
Emulsión asfáltica lenta (RL)	39 747,00	0,01%	0,12
Emulsión asfáltica rápida (RR)	915 749,00	0,31%	0,12
Diésel pesado o gasóleo	314 403,00	0,11%	0,12
Nafta pesada	-	0,00%	-

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0432-2025.

*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**

<b>Producto</b>	<b>Porcentaje promedio Pri en PPCi 2008-2015</b>	<b>Ventas proyectadas mes posterior en litros</b>	<b>Precio FOB estimado ¢/litro</b>	<b>Precio terminal sin subsidio*</b>	<b>Precio terminal subsidiado*</b>	<b>Subsidio</b>	<b>Valor total del subsidio (millones)</b>
Bunker	85,97%	6 538 786,00	223,74	305,35	260,24	-	294,95
Bunker Térmico ICE	84,88%	-	246,26	282,84	290,13	7,29	-
Bunker Térmico ICE 2	84,88%	-	221,87	261,64	261,39	0,26	-
LPG (70-30)	86,22%	40 594 571,00	101,06	173,90	117,21	-	2 301,31
LPG (rico en propano)	89,17%	-	222,82	283,80	249,87	-	-
<b>Total del subsidio</b>							<b>-2 596,26</b>

\*Este precio no incluye impuestos

Fuente: Intendencia de Energía

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0432-2025.

*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 septiembre de 2025, el monto total a subsidiar asciende a ¢ 2 596 255 571,35 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**

<b>Producto</b>	<b>Ventas proyectadas mes posterior en litros</b>	<b>Participación relativa</b>	<b>Asignación del subsidio (¢/L)</b>
Gasolina RON 95	68 603 464,00	30,72%	11,62
Gasolina RON 91	48 106 031,00	21,54%	11,62
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	105 900 697,00	47,42%	11,62
Diésel marino	0,00	0,00%	-
Keroseno	302 107,00	0,14%	11,62
IFO 380	0,00	0,00%	-
Diésel pesado o gasóleo	314 403,00	0,14%	11,62
Av-Gas	111 798,00	0,05%	11,62
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**

<b>Producto</b>	<b>Canon (¢/L)</b>
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	275,29	26,73	- 5,41	- 0,43	-	0,68	-	0,12	-	11,62	-	-	10,97	319,58
Gasolina RON 91	265,18	26,51	1,74	0,63	-	0,68	-	0,12	-	11,62	-	-	11,17	317,65
Gasolina RON 91 (pescadores)	265,18	26,51	-	-	-	-	- 17,35	-	-	-	-	-	-	274,34
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	299,81	26,78	- 11,31	- 0,21	-	0,68	-	0,12	-	11,62	-	-	11,64	339,14
Diésel uso automotriz 50 ppm azufre (pescadores)	299,81	26,78	-	-	-	-	- 17,40	-	-	-	-	-	-	309,19
Diésel marino	859,39	26,78	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	11,64	898,48
Keroseno	298,68	25,11	-	- 0,02	-	0,68	-	0,12	-	11,62	-	-	10,27	346,47
Bunker	246,19	50,13	- 4,53	- 0,69	-	0,68	-	0,12	- 45,11	-	-	-	13,45	260,24
Bunker Térmico ICE	264,07	14,90	-	-	-	0,68	-	-	7,29	-	-	-	3,19	290,13
Bunker Térmico ICE 2	264,46	14,90	- 20,74	- 0,84	-	0,68	-	-	0,26	-	-	-	3,19	261,39
IFO 380	520,10	42,09	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	12,72	575,59
Asfalto AC-30	240,15	58,86	- 14,34	- 0,64	-	0,68	-	-	-	-	-	-	16,20	300,91
Asfalto PG-64-22	246,61	58,86	- 14,34	- 0,64	-	0,68	-	0,12	-	-	-	-	16,20	307,49
Asfalto AC-10	246,56	59,07	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	16,20	322,51
Diésel pesado o gasóleo	269,37	22,88	-	0,85	-	0,68	-	0,12	-	11,62	-	-	6,07	311,60
Emulsión asfáltica rápida (RR)	160,30	27,01	-	0,12	-	0,68	-	0,12	-	-	-	-	13,78	202,01
Emulsión asfáltica lenta (RL)	160,30	16,56	-	0,13	-	0,68	-	0,12	-	-	-	-	13,78	191,56
LPG (70-30)	139,88	21,96	0,98	- 0,27	-	0,68	-	0,12	- 56,69	-	-	-	10,56	117,21
LPG (rico en propano)	250,48	22,09	-	-	-	0,68	-	-	- 33,93	-	-	-	10,56	249,87
Av-Gas	591,90	52,35	- 50,03	1,85	-	0,68	-	0,12	-	11,62	-	-	30,22	638,71
Jet fuel A-1	286,12	54,13	5,78	0,08	-	0,68	-	-	-	-	-	-	14,07	360,86
Jet fuel A	298,68	54,13	5,78	0,08	-	0,68	-	0,12	-	-	-	-	14,07	373,55
Nafta pesada	270,24	17,70	-	-	-	0,68	-	-	-	-	-	-	10,50	299,11

Fuente: Intendencia de Energía con datos reportados por RECOPE.

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0432-2025.

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)**

<b>Producto</b>	<b>Impuesto en colones por litro</b>
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 27 de agosto de 2025, bajo el archivo denominado DRF EEP agosto 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)**

<b>Productos</b>	<b>Precio con impuesto por litro <sup>(2)</sup></b>	<b>Densidad de referencia</b>	<b>Precio con impuesto por masa</b>
Búnker <sup>(1)</sup>	285,49	979,65	291,43
Búnker Térmico ICE <sup>(1)</sup>	315,38	929,22	339,40
Búnker Térmico ICE 2 <sup>(1)</sup>	286,64	960,90	298,30
Asfalto AC-30 <sup>(1)</sup>	353,66	1 022,00	346,05
Asfalto PG-64-22 <sup>(1)</sup>	360,24	1 028,50	350,26
Asfalto AC-10 <sup>(1)</sup>	375,26	1 025,34	365,98
Emulsión asfáltica rápida <sup>(1)</sup>	242,26	1 006,75	240,63
Emulsión asfáltica lenta <sup>(1)</sup>	231,81	1 016,00	228,16
LPG (mezcla 70-30)	141,21	531,77	265,55
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.*

### **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 1.3.4 “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	360,86	48,54	312,32	409,39
Jet fuel A	373,55	49,14	324,40	422,69
Av-Gas	638,71	44,30	594,41	683,01
IFO 380	575,59	18,29	557,30	593,88

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	517,11	48,54	468,57	565,64
Jet fuel A	529,80	49,14	480,65	578,94
Av-Gas	899,21	44,30	854,91	943,51
IFO 380	575,59	18,29	557,30	593,88

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 \$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 ₡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<sub>i,t,m</sub> = 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<sub>i,t,m</sub> = 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<sub>i,t</sub> = 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)**

<b>Producto</b>	<b>Margen por kg</b>
Bunker	3,828
Asfalto AC-30	3,669
Asfalto PG-64-22	3,646
Asfalto AC-10	3,657
Emulsión asfáltica rápida (RR)	3,725
Emulsión asfáltica lenta (RL)	3,691

Fuente: Aresep 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	112,568
<i>Margen distribuidor</i>	61,645	115,925
<i>Margen Comercializador</i>	70,885	133,301

*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**

<b>Factores del precio</b>	<b>Gasolina súper</b>	<b>Gasolina plus 91</b>	<b>Diesel 50 ppm de azufre</b>	<b>Jet fuel A</b>	<b>Av-Gas</b>	<b>Keroseno</b>
COAit	275,29	265,18	299,81	298,68	591,90	298,68
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	-5,84	2,37	-11,52	5,86	-48,18	-0,02
Subsidio pescadores	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
Subsidio Política Sectorial	11,62	11,62	11,62	0,00	11,62	11,62
IVA	1,66	1,66	1,66	0,00	0,00	1,66
<b>Precio final</b>	<b>663</b>	<b>649</b>	<b>564</b>	<b>547</b>	<b>916</b>	<b>492</b>

Fuente: Intendencia de Energía

**Cuadro 22.**  
**Descomposición porcentual del precio en estaciones de servicio**

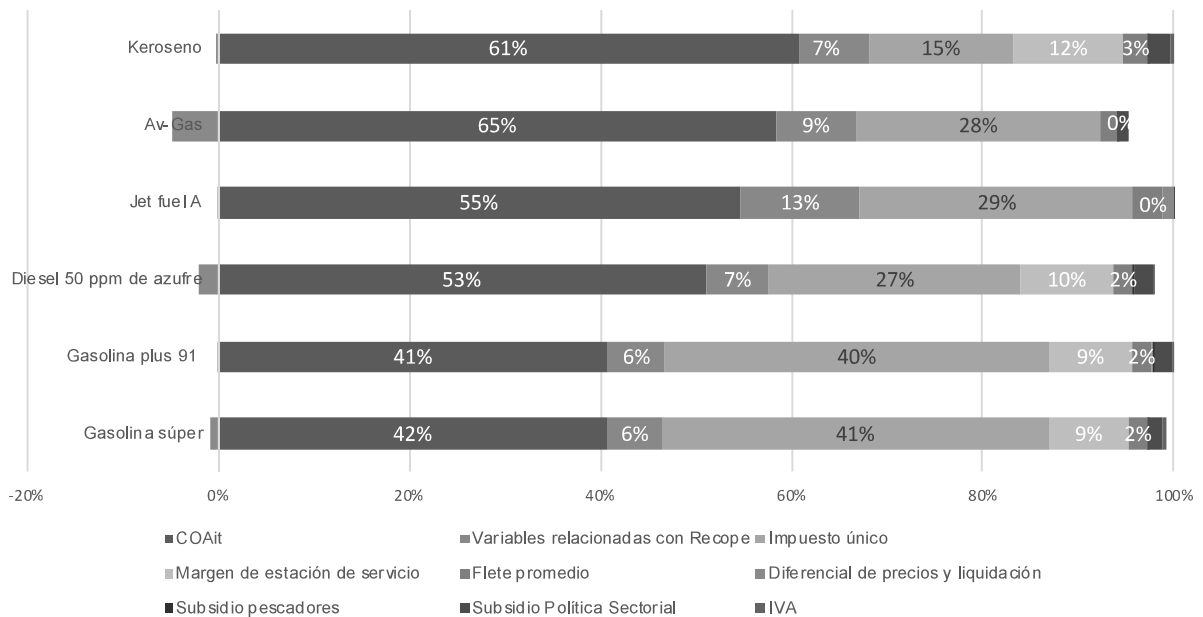
**Descomposición porcentual del precio en estaciones de servicio**

<b>Factores del precio</b>	<b>Gasolina súper</b>	<b>Gasolina plus 91</b>	<b>Diesel 50 ppm de azufre</b>	<b>Jet fuel A</b>	<b>Av-Gas</b>	<b>Keroseno</b>
COAit	42%	41%	53%	55%	65%	61%
Variables relacionadas con Recope	6%	6%	7%	13%	9%	7%
Impuesto único	41%	40%	27%	29%	28%	15%
Margen de estación de servicio	9%	9%	10%	0%	0%	12%
Flete promedio	2%	2%	2%	3%	2%	3%
Diferencial de precios y liquidación	-1%	0%	-2%	1%	-5%	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%
<b>Precio final</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0432-2025.

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-0432-2025.*

## **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-0041-IE-2025 del 01 de agosto de 2025, publicada el 06 de agosto en el Alcance N° 99, Gaceta N° 145; fijó las tarifas vigentes para los combustibles que se comercializan en las estaciones de servicio. (ET-048-2025).

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-0041-IE-2025	Propuesto	RE-0041-IE-2025	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-048-2025		ET-048-2025			
Gasolina RON 95 <sup>(1)</sup>	662,53	661,78	664,00	663,00	-1,00	-0,15%
Gasolina RON 91 <sup>(1)</sup>	641,59	647,60	643,00	649,00	6,00	0,93%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre <sup>(1)</sup>	554,86	562,84	557,00	564,00	7,00	1,26%
Keroseno <sup>(1)</sup>	484,35	490,17	486,00	492,00	6,00	1,23%
Av-Gas <sup>(2)</sup>	911,65	916,48	912,00	916,00	4,00	0,44%
Jet fuel A-1 <sup>(2)</sup>	534,38	534,38	534,00	534,00	0,00	0,00%
Jet fuel A <sup>(2)</sup>	541,66	547,07	542,00	547,00	5,00	0,92%

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ₡17,265 / 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 y mediante oficio P-0432-2025.

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 <sup>(1)</sup>	Precio Envasador		Precio en estación <sup>(1)</sup>		Variación del precio estaciones de servicio		
	Tanques fijos <sup>(2)</sup>				Absoluta	Porcentual	
	RE-0041-IE-2025	Propuesto	RE-0041-IE-2025	Propuesto			
LPG mezcla 70-30	208,81	201,07	265	258	-	7	-2,64%
LPG rico en propano	333,73	333,73	390	390		0	0,00%

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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 -**

<b>Producto</b>	<b>Cilindro de 11,34 kg (25 lb)</b>		<b>Variación</b>	
	<b>RE-0041-IE-2025</b>	<b>Propuesto</b>	<b>Absoluta</b>	<b>Porcentual</b>
	<b>ET-048-2025</b>			
LPG mezcla 70-30	7 284,00	7 114,00	-170,00	-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-0432-2025.

## VI. CONCLUSIONES

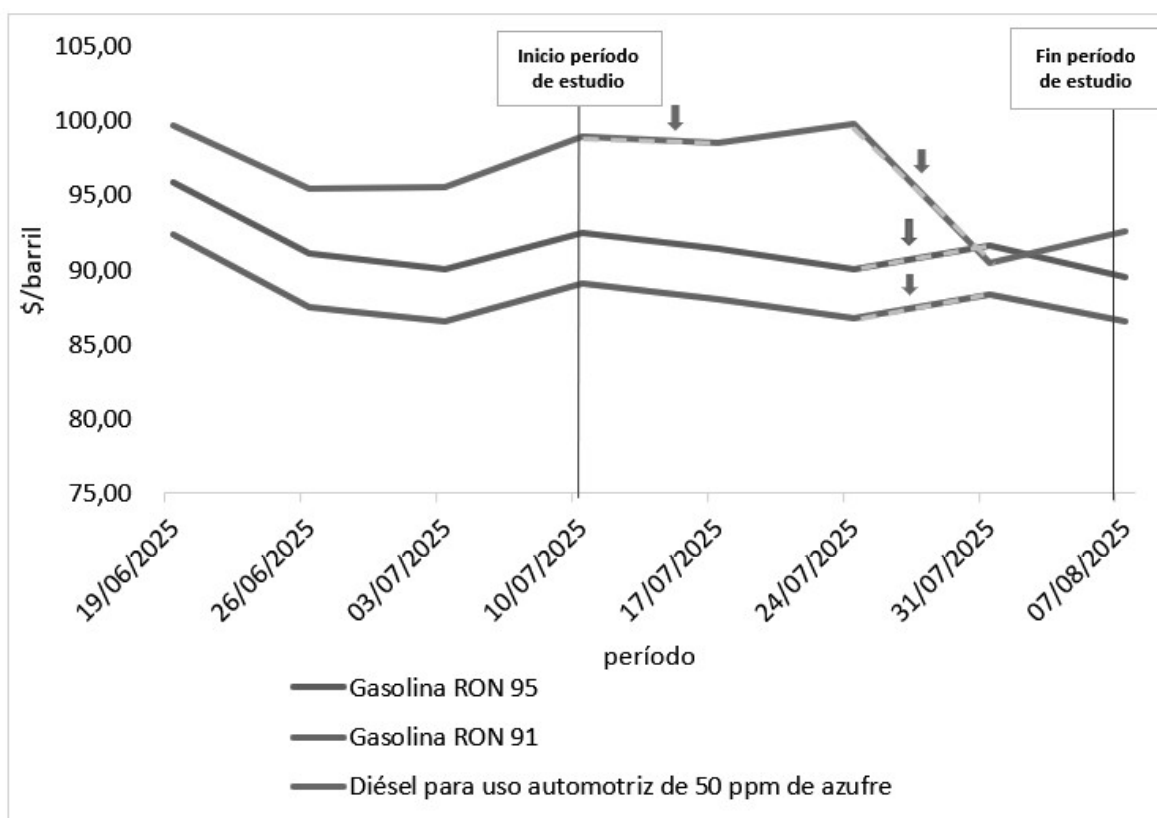
1. Para la elaboración del presente informe, se utilizó la información aportada por Recope, en el oficio P-0432-2025 del 8 de agosto de 2025 y la información suministrada en el SIR, que se encontraba disponible al 27 de agosto de 2025.
2. De conformidad con la resolución RE-0024-JD-2022, en esta fijación 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:

Para el periodo de estudio actual comprendido entre el 11 de julio y el 07 de agosto de 2025, 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 18 de agosto de 2025.

En relación con la gasolina tipo Ron 95, se observa una reducción del rango de precios promedio respecto al periodo anterior (13 de junio al 10 de julio), en donde el precio FOB promedio ronda entre los \$89,47 y \$91,63 por barril. Para el período de estudio anterior este precio rondó entre los \$90,01 y \$95,92 por barril. Este mismo comportamiento se presenta para la gasolina tipo Ron 91, con un rango de precios FOB promedio entre \$86,58 y \$88,31 por barril en el estudio actual y para el anterior entre los \$86,58 y \$92,41 por barril.

Según se visualiza en la siguiente figura, la compra de las gasolinas Ron 95 y Ron 91 se realizaron en la semana en donde el precio FOB promedio era el más alto. Sin embargo, para ambos productos dicho precio promedio es un 0,9% menor respecto al precio de la semana en que se efectuó la compra de este mismo producto en el periodo de estudio anterior.

**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 en dólares por barril correspondiente al embarque 2025100G12 del producto Ron 95, cifrado este en \$82,52 por barril, es inferior al del estudio anterior equivalente a \$83,12 por barril, lo cual es consistente con el comportamiento del precio FOB semanal analizado anteriormente. Para el caso del producto Ron 91, la información del embarque 2025101M09 indica que el precio FOB es de \$80,46 por barril, superior al del estudio anterior cifrado en \$77,83 por barril. Este comportamiento es contrario a lo analizado con anterioridad, en donde, se observa que el precio FOB internacional promedio es un 0,9% menor respecto al precio de la semana en que se efectuó la compra este mismo producto en el periodo de estudio anterior, por lo cual, el 18 de agosto de 2025 se rechaza por medio del SIR el anexo 2. Reporte de precios internacionales, solicitando a Recope la respectiva aclaración.*

*Al respecto, de acuerdo con la aclaración brindada por Recope en el formulario adjunto a este anexo 2 el 26 de agosto, esto se debe a que el precio es establecido junto con el proveedor en la nominación alrededor de la carga, de forma tal, que en los 3 días alrededor de dicha carga, los precios pueden estar al alza, lo que influye en la diferencia tendencial que se pueda generar respecto al precio FOB promedio semanal.*

*El producto diésel automotriz presenta un rango más amplio de los precios FOB promedio del periodo de estudio actual en comparación con el periodo anterior (13 de junio al 10 de julio), con un rango entre los \$90,50 y \$99,76 por barril. Para el periodo de estudio anterior este precio rondó entre los \$95,46 y \$99,73 por barril, el incremento en el límite superior es muy leve.*

*Para el diésel se registran tres compras, de estas, una se realizó en la semana en donde el precio FOB promedio fue el segundo más alto del periodo en estudio y las otras dos en donde este precio fue el más bajo. Dicho precio promedio para la semana en que se realizó la primera compra de diésel fue entre un 1,2% menor y un 3,2% superior a las compras realizadas en el período anterior y para la segunda y tercera compra del periodo de estudio actual fue entre un 5,2% y 9,3% inferior en comparación con las compras del estudio anterior.*

*La compra del producto diésel reportada por Recope en el anexo 1. Informe de compras muestran que para el presente estudio el precio FOB promedio, considerando las tres compras registradas es de \$91,27 por barril, siendo \$1,76 por barril más caro en comparación con el estudio anterior, lo que influye en el aumento del precio para este producto en el periodo de estudio actual.*

*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.*
  - Los inventarios de crudo de Estados Unidos mostraron gran 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.*
  - La finalización del pico de consumo veraniego en el hemisferio norte influye en el descenso de la demanda de combustibles. Esto provoca una caída en los márgenes de refinación, particularmente en el caso del diésel en Europa, y una menor utilización de crudo para generación eléctrica en Arabia Saudita, lo que disminuye la presión alcista sobre los precios internacionales.*
  - Las recientes medidas comerciales y regulatorias impulsadas por Estados Unidos, en particular, la posibilidad de aplicar nuevos aranceles y restricciones a las importaciones de productos energéticos y manufacturados, han generado un clima de incertidumbre en el mercado internacional del petróleo.*
  - Aunque existe incertidumbre sobre la economía china, la combinación de alto consumo interno en India y la capacidad exportadora de China ha contribuido a sostener la demanda global, limitando caídas más fuertes en los precios del crudo y de sus derivados.*
- 4. Los costos de adquisición obtenidos para los principales productos, cuyas fechas abarcan desde el 11 de julio de 2025 el 7 de agosto de 2025 son los siguientes: para el caso de la gasolina RON 95 se obtuvo un valor de ₡ 275,29 por litro, para la gasolina RON 91 ₡ 265,18 fue de por litro, mientras que para el diésel el costo de adquisición obtenido es de ₡ 299,81 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 ₡507,42, el cual si se compara con el utilizado en la fijación extraordinaria anterior ₡ 505,99. 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 ₡ 37,26 millones a trasladar en septiembre de 2025 y en el caso del subsidio relacionado con la Política Sectorial el monto total a subsidiar asciende a ₡ 2 596,26 millones.
8. 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-0041-IE-2025	Propuesto	RE-0041-IE-2025	Propuesto	Absoluta	Porcentual
	ET-048-2025		ET-048-2025			
Gasolina RON 95 <sup>(1)</sup>	662,53	661,78	664,00	663,00	-1,00	-0,15%
Gasolina RON 91 <sup>(1)</sup>	641,59	647,60	643,00	649,00	6,00	0,93%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre <sup>(1)</sup>	554,86	562,84	557,00	564,00	7,00	1,26%
Keroseno <sup>(1)</sup>	484,35	490,17	486,00	492,00	6,00	1,23%
Av-Gas <sup>(2)</sup>	911,65	916,48	912,00	916,00	4,00	0,44%
Jet fuel A-1 <sup>(2)</sup>	534,38	534,38	534,00	534,00	0,00	0,00%
Jet fuel A <sup>(2)</sup>	541,66	547,07	542,00	547,00	5,00	0,92%

<sup>(1)</sup> 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

<sup>(2)</sup> El precio final para las estaciones aéreas incluye margen de comercialización total (con transporte incluido) de ₡17,265 / litro.

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

<b>Producto<sup>(1)</sup></b>	<b>Precio Envasador</b>		<b>Precio en estación <sup>(1)</sup></b>		<b>Variación del precio estaciones de servicio</b>	
	<b>Tanques fijos<sup>(2)</sup></b>					
	<b>RE-0041-IE-2025</b>	<b>Propuesto</b>	<b>RE-0041-IE-2025</b>	<b>Propuesto</b>	<b>Absoluta</b>	<b>Porcentual</b>
	<b>ET-048-2025</b>		<b>ET-048-2025</b>			
LPG mezcla 70-30	208,81	201,07	265	258	- 7	-2,64%
LPG rico en propano	333,73	333,73	390	390	0	0,00%

<sup>(1)</sup> 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 ₡52,377/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RE-0038-IE-2021 (ET-012-2021) del 9 de junio de 2021.

<sup>(2)</sup> Precios máximos de venta.

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

<b>Producto</b>	<b>Cilindro de 11,34 kg (25 lb)</b>		<b>Variación</b>	
	<b>RE-0041-IE-2025</b>	<b>Propuesto</b>	<b>Absoluta</b>	<b>Porcentual</b>
	<b>ET-048-2025</b>			
LPG mezcla 70-30	7 284,00	7 114,00	-170,00	-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-0432-2025.

**VII. CONSULTA PÚBLICA**

La Consulta Pública se realizó de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N.º 7593) y los artículos 45 y 49 del Reglamento de la citada Ley (Decreto N.º 29732-MP).

De acuerdo con el informe IN-0313-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, no recibió ninguna posición.

[...]

- II. 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:

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

Productos	Precio sin impuesto	Precio con impuesto (3)
Gasolina RON 95 <sup>(1)</sup>	319,58	592,33
Gasolina RON 91 <sup>(1)</sup>	317,65	578,15
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre <sup>(1)</sup>	339,14	493,39
Diésel marino	898,48	1 052,73
Keroseno <sup>(1)</sup>	346,47	420,72
Búnker <sup>(2)</sup>	260,24	285,49
Búnker Térmico ICE <sup>(1)</sup>	290,13	315,38
Búnker Térmico ICE 2 <sup>(1)</sup>	261,39	286,64
IFO 380 <sup>(2)</sup>	575,59	575,59
Diésel pesado o gasoleo <sup>(2)</sup>	311,60	362,60
Av-Gas <sup>(1)</sup>	638,71	899,21
Jet fuel A-1 <sup>(1)</sup>	360,86	517,11
Jet fuel A <sup>(1)</sup>	373,55	529,80
Nafta Pesada <sup>(1)</sup>	299,11	336,86

(1) Para efecto 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-0432-2025.

**b. Precios en planteles de abasto por masa:**

**Precios plantel Recope por masa  
(colones por kg)**

<b>Productos</b>	<b>Precio con impuesto por litro <sup>(2)</sup></b>	<b>Densidad de referencia</b>	<b>Precio con impuesto por masa</b>
Búnker <sup>(1)</sup>	285,49	979,65	291,43
Búnker Térmico ICE <sup>(1)</sup>	315,38	929,22	339,40
Búnker Térmico ICE 2 <sup>(1)</sup>	286,64	960,90	298,30
Asfalto AC-30 <sup>(1)</sup>	353,66	1 022,00	346,05
Asfalto PG-64-22 <sup>(1)</sup>	360,24	1 028,50	350,26
Asfalto AC-10 <sup>(1)</sup>	375,26	1 025,34	365,98
Emulsión asfáltica rápida <sup>(1)</sup>	242,26	1 006,75	240,63
Emulsión asfáltica lenta <sup>(1)</sup>	231,81	1 016,00	228,16
LPG (mezcla 70-30)	141,21	531,77	265,55
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 <sup>(1)</sup>  
-colones por litro-**

<b>Producto</b>	<b>Precio Plantel sin impuesto</b>
Gasolina RON 91	274,34
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	309,19

*(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 <sup>(3)</sup>	Precio con IVA/transporte <sup>(4)</sup>
Gasolina RON 95 <sup>(1)</sup>	661,78	1,66	663,00
Gasolina RON 91 <sup>(1)</sup>	647,60	1,66	649,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre <sup>(1)</sup>	562,84	1,66	564,00
Keroseno <sup>(1)</sup>	490,17	1,66	492,00
Av-Gas <sup>(2)</sup>	916,48	-	916,00
Jet fuel A-1 <sup>(2)</sup>	534,38	-	534,00
Jet fuel A <sup>(2)</sup>	547,07	-	547,00

<sup>(1)</sup> El precio final contempla un margen de comercialización de ₡56,6810/litro y flete promedio de ₡12,773/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.

<sup>(2)</sup> El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ₡17,265/litro, establecido mediante resolución RE-0124-IE-2020 (ET-026-2020).

<sup>(3)</sup> Corresponde al 13% de IVA sobre el flete promedio.

<sup>(4)</sup> 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 <sup>(1)</sup>
Gasolina RON 95	596,08
Gasolina RON 91	581,90
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	497,14
Keroseno	424,47
Bunker	289,24
Diésel pesado o gasóleo	366,35
Nafta pesada	340,61

<sup>(1)</sup> Incluye un margen total de ₡3,746 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996.

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

**f. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final- por kilogramo**

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

<b>Producto</b>	<b>Precio con impuesto <sup>(1)</sup></b>
Bunker	295,25
Asfalto AC-30	349,72
Asfalto PG-64-22	353,91
Asfalto AC-10	369,64
Emulsión asfáltica rápida (RR)	244,36
Emulsión asfáltica lenta (RL)	231,85

<sup>(1)</sup> Incluye un margen total de ₡3,746 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996.

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

**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- <sup>(1)</sup>**

<b>Tipos de envase</b>	<b>Precio a facturar por</b>		
	<b>envasador <sup>(2)</sup></b>	<b>distribuidor de cilindros <sup>(3)</sup></b>	<b>comercializador de cilindros <sup>(4)</sup></b>
Tanques fijos -por litro-	201,07	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 717,00	2 243,00	2 848,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 430,00	4 481,00	5 690,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 288,00	5 602,00	7 114,00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	6 005,00	7 845,00	9 962,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	6 859,00	8 962,00	11 380,00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	7 717,00	10 083,00	12 804,00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	10 292,00	13 448,00	17 076,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	17 152,00	22 410,00	28 456,00
Estación de servicio mixta (por litro) <sup>(5)</sup>		(*)	258,00

(\*) 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 cilindros de GLP de ₡61,645/litro establecido mediante resolución RE-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 cilindros de GLP de ₡70,885/litro establecido mediante resolución RE-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  
 Nota: Se utilizó la información aportada por Recope en el SIR y mediante oficio P-0432-2025.

## 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) 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.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindros de GLP de ₡61,645/litro establecido mediante resolución RE-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 cilindros de GLP de ₡70,885/litro establecido mediante resolución RE-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 el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-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-0432-2025.

**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	C/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	312,32	409,39
Jet fuel A	324,40	422,69
Av-gas	594,41	683,01
IFO 380	557,30	593,88
Tipo de cambio	C\$507,42	

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

Producto	C/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A-1	468,57	565,64
Jet fuel A	480,65	578,94
Av-gas	854,91	943,51
IFO 380	557,30	593,88
Tipo de cambio	C\$507,42	

Fuente: Intendencia de Energía

- II. 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.
- III. 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-0094-IE-2025 del 28 de agosto 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.—( IN2025987903 ).

## ANEXO 1

### Precios al consumidor final en plantel de Recope -colones por litro-

Productos	Precio sin Impuesto		Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0041-IE-2025	Propuesto	RE-0041-IE-2025	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-048-2025		ET-048-2025			
Gasolina RON 95 <sup>1</sup>	320,33	319,58	593,08	592,33	-0,76	-0,13%
Gasolina RON 91 <sup>1</sup>	311,64	317,65	572,14	578,15	6,01	1,05%
Gasolina RON 91 pescadores <sup>1 y 3</sup>	268,74	274,34	268,74	274,34	5,60	2,08%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	331,16	339,14	485,41	493,39	7,97	1,64%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre (pescadores) <sup>1 y 3</sup>	301,63	309,19	301,63	309,19	7,56	2,51%
Diésel marino	898,48	898,48	1052,73	1 052,73	0,00	0,00%
Keroseno <sup>1</sup>	340,65	346,47	414,90	420,72	5,83	1,40%
Búnker <sup>2</sup>	267,28	260,24	292,53	285,49	-7,03	-2,40%
Búnker Térmico ICE <sup>2</sup>	292,36	290,13	317,61	315,38	-2,23	-0,70%
Búnker Térmico ICE 2 <sup>2</sup>	261,39	261,39	286,64	286,64	0,00	0,00%
IFO 380 <sup>2</sup>	575,59	575,59	575,59	575,59	0,00	0,00%
Diésel pesado <sup>2</sup>	309,87	311,60	360,87	362,60	1,73	0,48%
Av-gas <sup>1</sup>	633,88	638,71	894,38	899,21	4,83	0,54%
Jet fuel A-1 <sup>1</sup>	360,86	360,86	517,11	517,11	0,00	0,00%
Jet fuel A <sup>1</sup>	368,14	373,55	524,39	529,80	5,41	1,03%
Nafta pesada <sup>1</sup>	296,90	299,11	334,65	336,86	2,22	0,66%

(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-0041-IE-2025	Con ajuste <sup>(1)</sup>	Absoluta	Porcentual
	ET-048-2025			
Gasolina RON 95	596,83	596,08	-0,76	-0,13%
Gasolina RON 91	575,89	581,90	6,01	1,04%
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	489,16	497,14	7,97	1,63%
Keroseno	418,65	424,47	5,83	1,39%
Bunker	296,28	289,24	-7,03	-2,37%
Diésel pesado o gasóleo	364,62	366,35	1,73	0,47%
Nafta pesada	338,40	340,61	2,22	0,65%

<sup>(1)</sup> Incluye un margen total de 3,746 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-	511,06	66,44	526,30	68,42	605,18	78,67
Cilindro 9,07 kg -20 libras-	1 020,99	132,73	1 051,44	136,69	1 209,04	157,17
Cilindro 11,34 kg -25 libras-	1 276,52	165,95	1 314,59	170,90	1 511,63	196,51
Cilindro 15,88 kg -35 libras-	1 787,58	232,39	1 840,88	239,31	2 116,81	275,19
Cilindro 18,14 kg -40 libras-	2 041,98	265,46	2 102,87	273,37	2 418,07	314,35
Cilindro 20,41 kg -45 libras-	2 297,51	298,68	2 366,02	307,58	2 720,67	353,69
Cilindro 27,22 kg -60 libras-	3 064,10	398,33	3 155,47	410,21	3 628,44	471,70
Cilindro 45,36 kg -100 libras-	5 106,08	663,79	5 258,34	683,58	6 046,52	786,05

## Anexo 4

### Precios al consumidor final en plantel de Recope -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0039-IE-2025	Con ajuste	Absoluta	Porcentual
	ET-050-2025			
Búnker <sup>1</sup>	252,04	291,43	39,38	15,62%
Búnker Térmico ICE <sup>1</sup>	296,39	339,40	43,01	14,51%
Búnker Térmico ICE 2 <sup>1</sup>	298,36	298,30	-0,06	-0,02%
Asfalto AC-30 <sup>1</sup>	346,05	346,05	0,00	0,00%
Asfalto PG-64-22 <sup>1</sup>	344,20	350,26	6,06	1,76%
Asfalto AC-10 <sup>1</sup>	357,29	365,98	8,69	2,43%
Emulsión asfáltica rápida RR <sup>1</sup>	234,40	240,63	6,23	2,66%
Emulsión asfáltica lenta RL <sup>1</sup>	233,25	228,16	-5,09	-2,18%
LPG -mezcla 70-30 <sup>2</sup>	273,61	265,55	-8,06	-2,95%
LPG -rico en propano <sup>2</sup>	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-0432-2025.*

## Anexo 5

### Precios comercializador sin punto fijo -colones por kg-

Productos	Precio con Impuesto		Variación con impuesto	
	RE-0041-IE-2025	Con ajuste <sup>(1)</sup>	Absoluta	Porcentual
	ET-048-2025			
Bunker	301,53	295,25	-6,27	-2,08%
Asfalto AC-30	349,72	349,72	0,00	0,00%
Asfalto PG-64-22	343,91	353,91	9,99	2,91%
Asfalto AC-10	361,01	369,64	8,63	2,39%
Emulsión asfáltica rápida (RR)	237,73	244,36	6,63	2,79%
Emulsión asfáltica lenta (RL)	234,32	231,85	-2,47	-1,05%

<sup>(1)</sup> Incluye un margen total de 3,746 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-IT-2025**

**San José, a las 11:25 horas del 26 de agosto de 2025**

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD TAXI, BASE DE OPERACIÓN REGULAR CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DEL 2025.**

---

**EXPEDIENTE ET-041-2025**

**RESULTANDOS:**

- I. El 21 de octubre de 2021, mediante resolución RE-0207-JD-2021 publicada en el Alcance N°223 a La Gaceta N°212 del 3 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos aprobó la *“Metodología de Fijación de Tarifas Ordinaria y Extraordinaria del Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi, Base de operación regular”*. Dentro de este modelo de regulación se establece el procedimiento de fijación tarifaria extraordinaria para dicho servicio, el cual tiene por objetivo compensar las variaciones semestrales importantes en las variables externas, no controlables por los prestadores del servicio, pero sí medibles.
- II. El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la *“Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”*.
- III. Las tarifas vigentes de este servicio corresponden a la fijación tarifaria extraordinaria del primer semestre de 2025, la cual se tramitó en el expediente ET-003-2025 y fue resuelta mediante la resolución RE-0011-IT-2025 del 28 de febrero de 2025, publicada en el Alcance N°31 a La Gaceta N°44 del 6 de marzo de 2025.
- IV. La Intendencia de Transporte mediante el oficio OF-0792-IT-2025 del 1 de julio de 2025, solicitó al Departamento de Gestión Documental (DEGD) la apertura del expediente tarifario para tramitar esta fijación tarifaria extraordinaria de oficio. El número de expediente asignado fue el ET-041-2025 (folio 1).
- V. Por medio del oficio OF-0811-IT-2025 del 4 de julio 2025, se solicitó al Instituto Nacional de Seguros (INS) la información sobre los costos vigentes de las coberturas del seguro voluntario y de cada uno de los rubros del derecho de

circulación (folios 2 al 3). La información fue remitida por el INS mediante los oficios GOSOA-1451-2025 del 7 de julio de 2025 (folio 5) y DSAUT-01863-2025 del 15 de julio de 2025 (folio 6).

- VI.** La Intendencia de Transporte, por medio del informe IN-0196-IT-2025 del 5 de agosto de 2025, emitió el informe preliminar del procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio de taxi, base de operación regular, correspondiente al segundo semestre del 2025 (folios 7 al 88).
- VII.** Mediante el memorando ME-0461-IT-2025 del 5 de agosto de 2025, el Intendente de Transporte a.í. acogió el informe preliminar de la propuesta de ajuste extraordinario para el servicio de taxi de la base de operación regular para el segundo semestre del 2025 e instruyó continuar con la convocatoria a consulta pública (folio 89).
- VIII.** Mediante el memorando ME-0462-IT-2025 del 5 de agosto de 2025, se solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) la convocatoria a consulta pública (folios 90 al 91).
- IX.** La convocatoria a consulta pública se publicó en La Gaceta N°148 del 11 de agosto de 2025 y en los diarios La Extra y La Teja del 12 de agosto de 2025, en la cual se otorgó un plazo a los interesados hasta el 18 de agosto de 2025 para que presentaran sus posiciones a favor o en contra de la propuesta de fijación tarifaria (folios 100 al 103).
- X.** La Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), mediante el informe IN-0297-DGAU-2025 del 19 de agosto de 2025, remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias presentadas en la etapa de consulta pública (folio 105).
- XI.** El estudio de marras fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe técnico IN-0213-IT-2025 del 26 de agosto de 2025, que corre agregado al expediente ET-041-2025.
- XII.** Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

### **CONSIDERANDOS:**

- I.** Analizado el informe técnico IN-0213-IT-2025 del 26 de agosto 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 de este lo siguiente:

“(…)

## **2. FUNDAMENTACIÓN**

*El presente estudio extraordinario de oficio procede de acuerdo con lo establecido en la resolución RE-0207-JD-2021 del 21 de octubre de 2021.*

*Además de lo anterior, se debe considerar que la Junta Directiva de la Aresep, en la resolución RE-0206-JD-2021 denominada “Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos” establece lo siguiente:*

*“(…)*

*La política regulatoria es el conjunto de principios que orientan las acciones de regulación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), instruidas por su órgano colegiado, 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 las y los habitantes y contribuir al cumplimiento de los objetivos superiores de la política pública.*

*(…)*

### **A. Principios**

*(…)*

***Eficiencia:*** *La eficiencia está al servicio de la eficacia. El principio exige una correcta planificación, la maximización de los recursos disponibles, la racionalidad en la priorización y asignación del gasto y la inversión, la fijación de estándares, la especialización, hacer bien las cosas al menor costo posible. Obliga a examinar la necesidad e idoneidad de los medios: organización, recursos: humanos, materiales, financieros y jurídicos y su gestión, en relación con los fines. Procura la prestación eficiente de los servicios públicos de manera que se traduzca en tarifas justas, que aseguren la asequibilidad a la población y la competitividad del país.*

*(…)*

### **E. Pilares de la política**

*(…)*

### **3. Regulación que promueva la eficiencia:**

*La Autoridad Reguladora velará por que los servicios **públicos se***

**presten de manera eficiente y eficaz, procurando que la regulación sea capaz de adaptarse de forma oportuna a los cambios del entorno y a eventos de fuerza mayor.** La regulación buscará la asequibilidad de los servicios públicos para la población y contribuirá con la competitividad del país.

(...)

#### **4. Regulación con propósito:**

La regulación de los servicios públicos es un proceso complejo que debe confirmar constantemente su valor público para la sociedad. La complejidad de esta tarea se profundiza en el marco de una realidad en constante evolución impulsada por los avances tecnológicos, de las necesidades de la población y de los modelos de prestación de los servicios públicos.

**Para mantener su valor público, la regulación debe entonces considerar esos cambios y adaptarse para mantener su relevancia y contribuir de manera proactiva a alcanzar los objetivos sociales y económicos bajo su responsabilidad.**

(...)” (el original no está resaltado)

En concordancia con lo anterior, en la “Política Regulatoria de los servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y otros Servicios de Transporte” establecida por la Junta Directiva de la Aresep en la resolución RE-0211-JD-2021 del 8 de noviembre de 2021 establece dentro de sus objetivos tarifarios-económicos lo siguiente:

“(…)

1. **Elaborar instrumentos regulatorios para procurar la accesibilidad de los usuarios a los servicios públicos de transporte.**
2. **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 o la metodología correspondiente que resulten aplicables.**
3. **Garantizar a los operadores del servicio 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), en un contexto de eficiencia en la ejecución de las inversiones, que logren satisfacer la demanda.

(...)” (el original no está resaltado)

### 3. CÁLCULO TARIFARIO

De conformidad con lo establecido en la resolución RE-0207-JD-2021 del 21 de octubre de 2021, que corresponde a la “Metodología de Fijación de Tarifas Ordinaria y Extraordinaria del Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi, Base de operación regular”, específicamente en la Sección 7, se dispone la formulación de la metodología extraordinaria de tarifas, de manera que las tarifas se deben ajustar mediante la siguiente ecuación:

“(…)”

$$t_1 = t_0 * (1 + V) \quad \text{Ecuación 18}$$

Donde:

$t_1$ = Tarifa resultante de aplicar la variación relativa ponderada en los costos sujetos a ajuste extraordinario a la tarifa vigente.

$t_0$ = Tarifa vigente fijada por la Autoridad Reguladora.

$V$ = Variación relativa de los costos sujetos a ajustes extraordinario.

La tarifa resultante  $t_1$  deberá redondearse aplicando el criterio al respecto establecido en la sección 6.6.1.d metodología ordinaria.

#### 7.1 Fórmula general de la metodología extraordinaria

La variación relativa ponderada de los componentes de costos se detalla a continuación:

$$V^i = \left( \frac{D_1^i}{D_0^i} - 1 \right) * PD^i + \left( \frac{SM_1}{SM_0} - 1 \right) * PS^i + \left( \frac{PPC_1^i}{PPC_0^i} - 1 \right) * PC^i + \left( \frac{CSM_1}{CSM_0} - 1 \right) * PR^i + \left( \frac{CRE_1}{CRE_0} - 1 \right) * PL^i + \left( \frac{CO_1}{CO_0} - 1 \right) * PA^i \quad \text{Ecuación 19}$$

Donde:

$V^i$ = Variación relativa de los costos sujetos a ajustes extraordinario según tipo de vehículo taxi “i”, en porcentaje.

$D_{1,0}^i$ = Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, vigentes en el momento 1 y 0. Se calcula mediante reglas indicadas en la sección 6.4.2.

$PD^i$ = Peso ponderador vigente del costo pago de derechos, seguros,

*inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”.* Corresponde a la partición relativa del costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**SM<sub>1,0</sub>**= Salario mínimo por jornada ordinaria para el Trabajador en Ocupación Calificada (TOC) según los decretos de salarios mínimos vigentes en el momento 1 y 0.

**PS<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo del salario del conductor del taxi del tipo de vehículo “i”. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por pago de salarios, incluyendo cargas sociales según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**PPC<sup>i,0</sup>**= Precio promedio ponderado por litro de combustibles para el tipo de vehículo “i” vigentes en el momento 1 y 0. Se calcula mediante reglas indicadas en la sección 6.4.5.

**PC<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo del consumo de combustible ponderado del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por consumo de combustibles según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**CSM<sub>1,0</sub>**= Valor de la categoría “Servicios de mantenimiento” del IPI-TRP de Taxis correspondiente al momento 1 y 0.

**PR<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo de reparación y mantenimiento del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por reparación y mantenimiento según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**CRE<sub>1,0</sub>**= Valor de la categoría “Repuestos” del IPI-TRP de Taxis correspondiente al momento 1 y 0.

**PL<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo del consumo de llantas y lubricantes del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por consumo de llantas y lubricantes según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**CO<sub>1,0</sub>**= Valor de la categoría “Otros gastos” del IPI-TRP de Taxis correspondiente al momento 1 y 0.

**PA<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo por administración de la actividad del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por administración de la actividad según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

Los subíndices 0 y 1 representan distintos valores en el tiempo de cada una de las variables listadas de previo, excepto para los pesos ponderadores. Con respecto de los valores de las categorías del IPI-TRP de Taxis, los subíndices 0 y 1 deben corresponder a la misma base de cálculo del índice.

El subíndice 0 se refiere al valor de la variable utilizado en la última fijación de las tarifas realizada mediante la aplicación de la metodología ordinaria o extraordinaria de forma posterior a la vigencia de la presente metodología.

El subíndice 1 se refiere al valor de la variable correspondiente al actual estudio tarifario extraordinario.

Los valores de los pesos ponderadores de la Ecuación 19 se obtendrán en cada aplicación de la metodología ordinaria según las reglas establecidas en la sección 6. (...)”

## **7.2. Aplicación general de la metodología extraordinaria**

La Intendencia de Transporte procederá anualmente a la apertura del expediente de la fijación extraordinaria a más tardar el 20 de enero y el 20 de julio. En caso de que los valores del IPI-TRP de Taxis no se encuentren disponibles de previo a la fecha límite de apertura del expediente correspondiente, dicha fecha se postergará hasta tres días naturales luego de que los datos sean publicados por el BCCR. Cuando cualquiera de las fechas anteriores fuera día no hábil, aplicará la fecha del día hábil siguiente.

Se establece la consulta pública como el mecanismo de participación ciudadana al que se deben someter las aplicaciones de la metodología extraordinaria. Para ello, se aplicará el procedimiento que se encuentre vigente para consultas públicas de la Autoridad Reguladora. **Para efectos del plazo de 15 días naturales establecido en el artículo 43 del Decreto Ejecutivo 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593) o la norma que lo sustituya al momento de aplicación de la metodología, se tomará como fecha de iniciación del trámite la fecha de la publicación de la consulta pública en La Gaceta.**

(...)” (el original no está resaltado)

Este procedimiento de ajuste extraordinario considera las variaciones en los componentes de costos determinados que, según la resolución RE-0207-JD-2021, son: a) Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, b) Salario mínimo por jornada

ordinaria para el Trabajador en Ocupación Calificada (TOC), c) Precio promedio ponderado por litro de combustibles para el tipo de vehículo "i", d) Servicios de mantenimiento, e) Repuestos y f) Otros gastos.

El ajuste extraordinario se obtiene al comparar el valor de cada una de las variables antes enumeradas (variables subíndice 1) con las correspondientes a la última fijación tarifaria (RE-0011-IT-2025, variables subíndice 0). A continuación, se explica cómo se obtuvieron las variables del momento actual (subíndice 1) y cuáles son las variables para el momento anterior (subíndice 0):

### **3.1. Pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones**

Según la resolución RE-0207-JD-2021, para la presente fijación extraordinaria se debe considerar el costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi, vigentes en el momento 1, el cual se refiere al valor correspondiente al actual estudio tarifario extraordinario.

Por tal motivo, para el presente estudio tarifario extraordinario se considera como el costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi al momento 0, el determinado en el proceso tarifario resuelto mediante la resolución RE-0011-IT-2025, el cual según los tipos de vehículos es el siguiente:

**Cuadro 1. Costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones (D<sup>i</sup>), por tipo de vehículo taxi**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi sedán</b>	<b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b>	<b>Taxi rural</b>
Costo mensual por pago de derechos, cánones, seguros y otros (D <sup>i</sup> )	Q38 009	Q38 091	Q38 411

Fuente: Resolución RE-0011-IT-2025.

Por otro lado, para calcular el costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi del momento 1, se consideran las reglas establecidas en la sección 6.4.2. de la resolución RE-0207-JD-2021 como se detalla a continuación.

#### **3.1.1 Costo mensual de derecho de circulación de vehículos (DC):**

Por medio del oficio GOSOA-01451-2025 del 7 de julio de 2025 (folio 5), el INS remitió la certificación con los rubros incluidos en el derecho de circulación, específicamente para los vehículos de transporte público en modalidad de taxi vigentes para el 2025:

**Cuadro 2. Rubros derechos circulación 2024**

	<b>Rubro</b>	<b>Taxi</b>
1	Seguro obligatorio para Vehículos Automotores (Prima)	Ø71 196,00
2	Impuesto a la propiedad de vehículos	Ø9 200,00
3	Impuesto IFAM	Ø200,00
4	Timbre Fauna Silvestre	Ø1 156,00
5	Ley 7088 y sus reformas	Ø2 195,00
6	Impuesto al valor agregado	Ø9 255,00

Notas:

1 Corresponde a tarifas autorizadas por SUGESE para el periodo 2025 cuya vigencia corresponde del 1 de enero al 31 de diciembre 2025.

2 Ley 7088, artículo 9 inciso f-2

3 Ley 7097 artículo 3

4. Decreto 9468. Ley 7317

5. Oficio AGYSCR-DG-825- 21 Ley 7088.

6. Impuesto al valor agregado sobre la prima (13%)

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la certificación GOSOA-01451-2025.

Por lo cual, siguiendo lo indicado en la resolución RE-0207-JD-2021, por el concepto de costo mensual por derechos de circulación a considerar para la fijación tarifaria se consideran los siguientes valores:

**Cuadro 3. Costo mensual por derechos de circulación por tipo de vehículo taxi.**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi Sedán</b>	<b>Taxi Rural</b>	<b>Taxi adaptado para personas con discapacidad</b>
Seguro obligatorio para Vehículos Automotores (Prima) I.V.I.	Ø6 04	Ø6 04	Ø6 704
Impuesto a la propiedad de vehículos	Ø767	Ø767	Ø767
Impuesto IFAM	Ø17	Ø17	Ø17
Timbre Fauna Silvestre	Ø96	Ø96	Ø96
Ley 7088 y sus reformas	Ø183	Ø183	Ø183
<b>Total</b>	<b>Ø7 67</b>	<b>Ø7 67</b>	<b>Ø7 767</b>

Fuente: Intendencia de Transporte con datos del INS.

**3.1.2 Costo mensual por seguros voluntarios (SV')**

Según la certificación DSAUT-01863-2025 del 15 de julio de 2025 (folio 6), considerando la base de datos de las placas suministrada mediante el oficio OF-0811-IT-2025, el promedio de las primas semestrales por seguros voluntarios contratadas al Instituto Nacional de Seguros (INS) por los taxistas para las coberturas de responsabilidad civil, denominadas Cobertura A “Responsabilidad Civil Extracontractual por Lesión y/o Muerte de Personas”, y Cobertura C “Responsabilidad Civil Extracontractual por daños a la propiedad de terceras personas” son las siguientes:

**Cuadro 4. Valor promedio de primas semestrales por seguros voluntarios 2025**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi Sedán</b>	<b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b>	<b>Taxi Rural</b>
Cobertura A IVI	∅174 790	∅92 815	∅102 276
Cobertura C IVI	∅185 293	∅98 251	∅109 796

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la certificación DSAUT-01863-2025.

Según la metodología tarifaria vigente y considerando los valores antes mencionados, los montos mensuales que se deben considerar para la fijación tarifaria son los siguientes:

**Cuadro 5. Costo mensual por primas de seguros voluntarios 2025**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi Sedán</b>	<b>Taxis adaptados para personas con discapacidad</b>	<b>Taxi Rural</b>
Cobertura A IVI	∅14 566	∅7 735	∅8 523
Cobertura C IVI	∅15 441	∅8 188	∅9 150
<b>Total</b>	<b>∅30 007</b>	<b>∅15 922</b>	<b>∅17 613</b>

Fuente: Intendencia de Transporte.

### **3.1.3 Costo mensual de inspección técnica vehicular**

Según lo establecido mediante la resolución RE-0006-IT-2025 del 19 de febrero de 2025, publicada en el Alcance N°23 a La Gaceta N°33 del 19 de febrero de 2025 y en la página web de Dekra (<https://www.dekra.cr/es/tarifas/>), la tarifa para el servicio de inspección técnica vehicular vigente para los vehículos taxis es de ∅7 226, de manera que según la metodología tarifaria el costo mensual de inspección técnica vehicular a considerar, que incluye el impuesto al valor agregado respectivo, es de ∅1 361. Esto debido a que, según la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N° 9078, los vehículos automotores dedicados al transporte público de personas deben realizar semestralmente una revisión a cada vehículo.

### **3.1.4 Costo mensual del canon regulación Aresep (CAR)**

De acuerdo con la resolución RE-0649-RG-2024 publicada en el Alcance N°195 a La Gaceta N°227 del 3 de diciembre de 2024 (folios 21 al 33), el canon de regulación de Aresep del 2025 para los taxistas es ∅130 138 colones. Por lo cual, según la metodología tarifaria vigente, para esta fijación tarifaria se debe considerar por costo mensual de canon regulación de Aresep el monto de ∅10 845 colones.

### **3.1.5 Costo mensual del canon regulación CTP (CCTP)**

De acuerdo con la resolución RE-0532-RG-2024 del 30 de agosto de 2024 (folios 34 al 43), el canon de regulación del CTP para del 2025 para los taxistas es ∅83 127 colones. Por lo cual, según la metodología tarifaria vigente, para esta fijación tarifaria se debe considerar por costo mensual de canon regulación del CTP el monto de ∅6 927 colones.

En el siguiente cuadro se presentan los costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones ( $D^i$ ) del tipo de vehículo taxi al momento 1 es el siguiente:

**Cuadro 6. Costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones ( $D^i$ ), por tipo de vehículo taxi**

Rubro	Taxi Sedán	Taxis adaptados para personas con discapacidad	Taxi Rural
Derecho de circulación (DC)	₡7 767	₡7 767	₡7 767
Seguros voluntarios (SV)	₡30 007	₡15 922	₡17 673
Inspección técnica vehicular	₡1 361	₡1 361	₡1 361
Canon de regulación Aresep (CAR)	₡10 845	₡10 845	₡10 845
Canon de regulación CTP (CCTP)	₡6 927	₡6 927	₡6 927
<b>Total</b>	<b>₡56 907</b>	<b>₡42 822</b>	<b>₡44 573</b>

Fuente: Intendencia de Transporte.

En resumen, los costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones por tipo de vehículo taxi al momento 0 y 1, considerados en el presente estudio tarifario son los siguientes:

**Cuadro 7. Costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones por tipo de vehículo taxi**

Rubro	Taxi Sedán	Taxis adaptados para personas con discapacidad	Taxi Rural
$D^i_1$	₡56 907	₡42 822	₡44 573
$D^i_0$	₡38 009	₡38 091	₡38 411

Fuente: Intendencia de Transporte.

### 3.2 Salario mínimo por jornada ordinaria para el TOC

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0207-JD-2021, los salarios mínimos vigentes en el momento 0 y 1 que deben ser considerados se indican a continuación:

**Cuadro 8. Salario mínimo por jornada ordinaria para el TOC**

Factor	Valor (colones)	Referencia
$SM_0$	13 767,45	Decreto N°44756-MTSS, publicado a La Gaceta N°232 del 10 de diciembre de 2024.
$SM_1$	13 767,45	Decreto N°44756-MTSS, publicado a La Gaceta N°232 del 10 de diciembre de 2024.

El salario mínimo vigente en el momento 0, es el establecido en el Decreto N° 44756-MTSS para el año 2025, publicado en La Gaceta N°232 del 10 de diciembre del 2024 (folios 44 al 87), utilizado en la última fijación tarifaria extraordinaria resuelta mediante la resolución RE-0011-IT-2025. Dicho salario mínimo es el mismo del momento 1 (actual).

### 3.3 Combustible

Los precios de promedios por litro de los combustibles para el cálculo  $PPC_0$  y  $PPC_1$  son los siguientes:

**Cuadro 9. Precios promedios por litro de los combustibles**

<b>Precio (colones)</b>	<b><math>PPC_0</math></b>	<b><math>PPC_1</math></b>
Gasolina RON 95 (súper)	707,53	674,56
Gasolina RON 91 (regular)	682,45	655,90
Diésel	585,57	560,64

Fuente: Intendencia de Transporte

Los precios correspondientes al  $PPC_0$  y  $PPC_1$  fueron calculados según lo establecido por la Autoridad Reguladora en la sección 6.4.5 de la resolución RE-0207-JD-2021.

Para el cálculo de los precios ponderados del combustible, se consideran los precios indicados anteriormente y la composición de la flota según el tipo de combustible, distribución que se obtiene de la última fijación tarifaria ordinaria, tramitada en el expediente ET-056-2024, y resuelta mediante resolución RE-0090-IT-2024 del 16 de diciembre de 2024, publicada en el Alcance N°1 a La Gaceta N°2 del 7 de enero de 2025. El detalle se muestra a continuación:

**Cuadro 10. Composición de la flota según el tipo de combustible**

<b>Tipo de combustible</b>	<b>Sedán</b>	<b>Adaptado para personas con discapacidad</b>	<b>Rural</b>
Gasolina RON 95 (súper)	33,06%	15,76%	17,72%
Gasolina RON 91 (regular)	33,06%	15,76%	17,72%
Diésel	33,88%	68,48%	64,56%

Fuente: Intendencia de Transporte

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0207-JD-2021, los precios promedio ponderados por litro de combustible por tipo de combustible que se deben considerar en el presente calculo tarifario según los datos anteriormente indicados son los siguientes:

**Cuadro 11. Precios ponderados de combustible**

<b>Precio ponderado combustible</b>	<b>Sedán</b>	<b>Adaptado para personas con discapacidad</b>	<b>Rural</b>
<b>PPC<sub>0</sub></b>	657,90	620,05	624,34
<b>PPC<sub>1</sub></b>	629,78	593,60	597,70

Fuente: Intendencia de Transporte

### 3.4 Valor de la categoría “Servicios de mantenimiento” del IPI-TRP de taxis

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0207-IT-2021, se deben considerar los siguientes valores de categorías del índice IPI-TRP, calculado y publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR)<sup>1</sup>:

**Cuadro 12. Valor de la categoría “Servicios de mantenimiento” del IPI-TRP de taxis**

<b>Factor</b>	<b>Valor</b>	<b>Referencia</b>
<b>CSM<sub>0</sub></b>	130,74	Índice IPI- TRP Taxi IV trimestre de 2024 (BCCR)
<b>CSM<sub>1</sub></b>	130,31	Índice IPI- TRP Taxi II trimestre de 2025 (BCCR)

Fuente: BCCR.

### 3.5 Valor de la categoría “Repuestos” del IPI-TRP de taxis

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0207-IT-2021, se deben considerar los siguientes índices:

**Cuadro 13. Valor de la categoría “Repuestos” del IPI-TRP de taxis**

<b>Factor</b>	<b>Valor</b>	<b>Referencia</b>
<b>CRE<sub>0</sub></b>	123,84	Índice IPI- TRP Taxi IV trimestre de 2024 (BCCR)
<b>CRE<sub>1</sub></b>	130,71	Índice IPI- TRP Taxi II trimestre de 2025 (BCCR)

Fuente: BCCR.

### 3.6 Valor de la categoría “Otros gastos” del IPI-TRP de taxis

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0207-IT-2021 se deben considerar los siguientes índices:

**Cuadro 14. Valor de la categoría del índice otros gastos del IPI-TRP de taxis**

<b>Factor</b>	<b>Valor</b>	<b>Referencia</b>
<b>CO<sub>0</sub></b>	116,19	Índice IPI- TRP Taxi IV trimestre de 2024 (BCCR)
<b>CO<sub>1</sub></b>	118,54	Índice IPI- TRP Taxi II trimestre de 2025 (BCCR)

Fuente: BCCR

<sup>1</sup>

<https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/fmVerCatCuadro.aspx?idioma=1&CodCuadro=%204086>

### 3.7 Variación relativa ponderada de los componentes.

Según la sección 7.1 de la resolución RE-0207-IT-2021 y como se señala en el apartado 2 del presente informe, la variación relativa ponderada de los componentes se determina mediante la siguiente fórmula:

$$V^i = \left(\frac{D_1^i}{D_0^i} - 1\right) * PD^i + \left(\frac{SM_1}{SM_0} - 1\right) * PS^i + \left(\frac{PPC_1^i}{PPC_0^i} - 1\right) * PC^i + \left(\frac{CSM_1}{CSM_0} - 1\right) * PR^i + \left(\frac{CRE_1}{CRE_0} - 1\right) * PL^i + \left(\frac{CO_1}{CO_0} - 1\right) * PA^i$$

Ecuación 19

(...)"

Ahora bien, como se puede observar para calcular la variación relativa ponderada de los componentes se debe considerar el peso ponderador vigente de cada componente que según la resolución RE-0207-JD-2021, son los calculados en la última aplicación de la metodología ordinaria.

La última fijación ordinaria realizada es la resuelta mediante la resolución RE-0090-IT-2024 del 16 de diciembre de 2024, publicada en el Alcance N°1 a La Gaceta N°2 del 7 de enero de 2025, tramitada en el expediente ET-056-2024 y en la cual se establecieron los siguientes pesos por tipo de taxi:

Rubro	Sedán	Adaptado para personas con discapacidad	Rural
<i>PDi=</i> Peso ponderador del costo pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones	1,77%	1,80%	1,66%
<i>PSi=</i> Peso ponderador del costo del salario del conductor del taxi	37,66%	44,32%	34,51%
<i>PCi=</i> Peso ponderador del costo del consumo de combustible ponderado del taxi	12,31%	12,78%	11,94%
<i>PRi=</i> Peso ponderador del costo de reparación y mantenimiento del taxi	35,01%	24,99%	35,07%
<i>PLi=</i> Peso ponderador del costo del consumo de llantas y lubricantes del taxi	4,12%	3,66%	4,62%
<i>Pai=</i> Peso ponderador del costo por administración de la actividad del taxi	2,13%	2,47%	1,91%

Considerando la fórmula y con la información anteriormente señalada, se tienen los siguientes valores:

**Cuadro 15. Componentes de la variación relativa ponderada de los componentes**

<i>Variable/ Tipo de Vehículo</i>	<i>Sedán</i>	<i>Adaptado para personas con discapacidad</i>	<i>Rural</i>
$\left(\frac{D_1^i}{D_0^i} - 1\right) * PD^i$	0,0088	0,0022	0,0027
$\left(\frac{SM_1}{SM_0} - 1\right) * PS^i$	0,0000	0,0000	0,0000
$\left(\frac{PPC_1^i}{PPC_0^i} - 1\right) * PC^i$	-0,0053	-0,0055	-0,0051
$\left(\frac{CSM_1}{CSM_0} - 1\right) * PR^i$	-0,0012	-0,0008	-0,0012
$\left(\frac{CRE_1}{CRE_0} - 1\right) * PL^i$	0,0023	0,0020	0,0026
$\left(\frac{CO_1}{CO_0} - 1\right) * PA^i$	0,0004	0,0005	0,0004

Fuente: Intendencia de Transporte

Considerando la información anterior y aplicando la ecuación N°1, la variación relativa ponderada de los componentes para cada tipo de vehículo, resultante es la siguiente:

**Cuadro 16. Variación relativa ponderada por tipo de vehículo taxi**

<i>Tipo de vehículo</i>	<i>V<sup>i</sup></i>
<i>Sedán</i>	0,0051
<i>Adaptado para personas con discapacidad</i>	-0,0015
<i>Rural</i>	-0,0006

Fuente: Intendencia de Transporte

Una vez calculada la variación relativa ponderada de los componentes para cada tipo de vehículo, se procede a realizar el cálculo de ajuste a las tarifas para cada tipo de vehículo como se muestra en el siguiente apartado.

### 3.8 Resultado tarifario

A partir de la información anterior y considerando la Ecuación 18 de la resolución RE-0207-JD-2021, se obtienen los siguientes resultados tarifarios.

Para el cálculo de cada una de las tarifas establecidas en el pliego tarifario se procederá según se detalla en cada caso:

<b>Tarifa según tipo de taxi</b>	<b>Tarifa (en colones)</b>		<b>Variación</b>	
	<b>Vigente</b>	<b>Propuesta</b>	<b>Absoluta (colones)</b>	<b>Porcentual</b>
<b>Taxi sedán</b>				
Tarifa banderazo	810	815	5	0,62%
Tarifa variable	810	815	5	0,62%
Tarifa por demora	3 410	3 425	15	0,44%
<b>Taxi adaptado para personas con discapacidad</b>				
Tarifa banderazo	730	730	0	0,00%
Tarifa variable	730	730	0	0,00%
Tarifa por demora	3 640	3 635	-5	-0,14%
<b>Taxi rural</b>				
Tarifa banderazo	900	900	0	0,00%
Tarifa variable	900	900	0	0,00%
Tarifa por demora	3 665	3 665	0	0,00%

De acuerdo con lo establecido en la sección 6.2.4, 8.1 y 8.2 de la resolución RE-0207-JD-2021, a partir de las tarifas fijadas se calcula el costo de cada viaje específico, obteniendo la tarifa total máxima, de modo que el usuario puede negociar con el prestador el cobro de un monto igual o inferior al monto señalado en el taxímetro o bien estimado por algún medio tecnológico de previo al inicio del viaje.

### **3.9. Comparación del ajuste tarifario preliminar y propuesto**

De acuerdo con lo explicado en las secciones anteriores del presente informe, aplicando lo dispuesto en la metodología tarifaria vigente (RE-0207-JD-2021), las tarifas resultantes no presentan modificaciones con respecto a las propuestas en el informe preliminar IN-0196-IT-2025 y que fueron conocidas en el proceso de consulta pública.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0213-IT-2025, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, se tiene que, según el informe de posiciones y coadyuvancias de la Dirección General de Atención al Usuario, IN-0297-DGAU-2025 (folio 105), se presentó una posición la cual fue admitida y por lo tanto corresponde ser analizada por esta Intendencia, según el siguiente detalle:

"(...)

## **4. CONSULTA PÚBLICA**

### **4.1 POSICIÓN ADMITIDA**

- 1. Coadyuvancia:** Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 5-0302-0917. Observaciones: presenta escrito (visible a folio 104). Notificaciones: a los correos electrónicos [jorge.sanarrucia@aresep.go.cr](mailto:jorge.sanarrucia@aresep.go.cr), [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr).

#### **1. Reducción en el impacto de la economía de las personas usuarias**

*La propuesta tarifaria presentada en el folio 90 del expediente digital plantea, conforme a la metodología extraordinaria definida en la resolución RE-0207-JD-2021, un ajuste a la baja en las tarifas de taxi para el segundo semestre de 2025. Esta metodología se aplica semestralmente para reflejar cambios importantes en variables externas que impactan el costo del servicio.*

*En este semestre, las variaciones absolutas en las tarifas oscilan entre -5 y -15 colones, con una disminución promedio máxima de 0,62%. Esta baja se debe principalmente a ligeras reducciones en el precio del combustible, en "otros gastos" del IPI-TRP y en servicios de mantenimiento. Aunque hubo incrementos leves en otros rubros como seguros y cánones, la ausencia de aumento en el salario mínimo contribuyó a mantener el equilibrio tarifario.*

*La Consejería del Usuario valora que la propuesta refleje adecuadamente los cambios económicos, beneficiando a los usuarios, aunque el ajuste sea leve, incluso menor al del semestre anterior. Esta rebaja contribuye a la competitividad del sector y mejora la accesibilidad al servicio regulado.*

*Desde la perspectiva de los taxistas, ofrecer tarifas más competitivas podría ayudar a recuperar clientela. No obstante, la Consejería señala que, si bien se comparte la dirección de la revisión a la baja, preocupa que esta no sea más significativa para asegurar la sostenibilidad de un servicio público que debe proteger los intereses de los usuarios y consolidarse como una alternativa de movilidad viable.*

#### **2. Ajuste en el costo de la inspección técnica vehicular**

*La Consejería del Usuario señala con satisfacción que, a diferencia del semestre anterior, el costo de la Inspección Técnica Vehicular para el año 2025 (¢22.361, prorrateado a ¢1.361 mensuales) se mantiene sin cambios entre el ajuste anterior y el estudio actual. Por ello, su impacto en la variación de costos (VVV) es nulo (0,00 puntos porcentuales) para todos los tipos de taxi, sin influir en aumentos tarifarios.*

### **3. Reducción de la oferta en el servicio de taxis “rojos”**

*Se reitera su preocupación por la situación del sector taxi, ya manifestada desde el ajuste tarifario anterior. Señala que, pese a los esfuerzos del Consejo de Transporte Público (CTP) para extender los plazos de renovación de concesiones —primero hasta junio y luego hasta finales de 2025—, la renovación sigue siendo baja, con solo un 37% de concesiones renovadas hasta mayo. Esta baja renovación refleja los problemas financieros del sector.*

*Además, se destaca como medida atenuante la reciente aprobación del Decreto Ejecutivo N.° 45142-MOPT (agosto 2025), que extiende la vida útil de los taxis de 20 a 22 años. Esta medida permitirá que más de 2.000 unidades, modelos entre 2003 y 2005, sigan operando, aunque deberán pasar tres revisiones técnicas al año.*

*La Consejería insta a la Intendencia de Transporte a considerar este panorama en futuros ajustes tarifarios, ya que la antigüedad de la flota y el bajo mantenimiento afectan negativamente la calidad del servicio para los usuarios.*

*También se enfatiza que el marco tarifario y jurídico actual limita la capacidad de los taxistas para competir con plataformas digitales, que ofrecen precios más atractivos. Esto ha generado una disminución en la demanda del servicio formal y una reducción de ingresos, comprometiendo su sostenibilidad.*

*Finalmente, aunque la competencia desleal es competencia del CTP, la ARESEP debe considerar esta realidad en su regulación, ya que le corresponde definir el canon anual de los concesionarios, atender quejas y garantizar que el servicio cumpla con los principios de calidad, cobertura y accesibilidad establecidos en la Política Regulatoria de Movilidad de Personas.*

### **4. Propuesta tarifaria**

*Se valora positivamente que la propuesta de ajuste sea baja, considera que su impacto puede ser insuficiente frente a las deficiencias del sector, como lo son los problemas financieros, de competitividad y de calidad del servicio. Por ello, propone que, aunque la metodología para estos estudios extraordinarios ya está definida, se impulse desde la Intendencia de Transporte su fortalecimiento para lograr un mayor impacto positivo.*

*Entre las mejoras sugeridas están la reducción de cargas fiscales, como la aplicación de medidas temporales para disminuir impuestos a los combustibles o exonerar parcialmente timbres y cánones en zonas vulnerables, lo que podría mejorar la competitividad y reducir costos operativos y la optimización de costos operativos, mediante el fomento de la renovación de la flota hacia vehículos híbridos o eléctricos, que permitirían una mayor eficiencia en consumo y mantenimiento.*

## **5. Criterio**

*Considera prioritario establecer mecanismos de coordinación con el Ente Rector dentro de la gobernanza interinstitucional del servicio de taxis, con el fin de incentivar la participación en la adjudicación de concesiones no renovadas. La falta de interés en estos procesos afecta negativamente la cobertura, eficiencia y capacidad de respuesta del sistema.*

*Además, se resalta la necesidad de que ARESEP continúe promoviendo un sistema de transporte formal, seguro y regulado, especialmente en zonas con baja cobertura como áreas rurales, turísticas, indígenas y vulnerables, donde actualmente se recurre a transporte no autorizado, afectando el principio de accesibilidad.*

*Por ello, se insta a la Intendencia de Transporte a coordinar esfuerzos con el Consejo de Transporte Público, tanto para mejorar la metodología actual como para fortalecer el servicio de taxis como un servicio público esencial. Las estrategias deben enfocarse en asegurar la sostenibilidad de los operadores, mejorar la calidad del servicio y garantizar la equidad y cobertura del sistema en todo el país.*

### **4.2 RESPUESTA A LA POSICIÓN ADMITIDA**

*Este estudio de ajuste extraordinario de oficio corresponde a la aplicación de lo establecido en el apartado 7 de la metodología de fijación tarifaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular, establecida mediante la resolución RE-0207-JD-2021, que fue publicada en el Alcance N°223 a La Gaceta N°212 del 3 de noviembre de 2021. Las variaciones en los rubros de costo obtenidas en el presente informe son consistentes con el cálculo tarifario realizado, reflejando los cambios semestrales en aquellas variables exógenas que inciden en la estructura de costos del servicio de taxi de la base de operación regular.*

*En cuanto al costo de inspección técnica vehicular, como se puede observar en el punto 3.1.3 Costo mensual de inspección técnica vehicular del presente informe, el costo de la inspección técnica vehicular es lo aprobado en la resolución RE-0006-IT-2025 del 17 de febrero de 2025, publicada en el Alcance N°23 a La Gaceta N°33 del 19 de febrero de 2025, por lo que se mantiene tal como lo indica el consejero del usuario.*

*Sobre la reducción de la oferta del servicio de taxis, es un tema que se escapa del alcance del expediente tarifario que se está tramitando. Se aclara que, siendo el Consejo de Transporte Público el ente con la competencia de analizar la oferta del servicio de taxis y otorgar las concesiones del servicio de taxi, la resolución que del presente estudio tarifario será comunicada a dicha entidad para lo que corresponda.*

*En relación con posibles modificaciones a la metodología tarifaria vigente, esto corresponde a un proceso y una etapa distinta a la actual. La metodología vigente fue sometida al proceso de participación ciudadana de audiencia pública y aprobada por la Junta Directiva de la Aresep, como consta en el expediente IRM-003-2021. Por lo anterior, a pesar de que los instrumentos regulatorios generados por la Aresep (como es en este caso la metodología tarifaria vigente) pueden ser sometidos a revisión periódica como parte del proceso de mejora continua, esta revisión se trata de un proceso distinto al que se discute en el presente estudio tarifario, por lo que no procede atender dentro de este expediente ni a esta dependencia estas solicitudes presentadas.*

*En cuanto a la coordinación con el CTP, si bien es un tema que escapa del alcance del presente expediente, esto es parte de la coordinación interinstitucional que se mantiene con el ente rector teniendo claras las competencias legales de cada parte.*

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi de la base de operación regular; tal y como se dispone:

**POR TANTO:**

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP que es el Reglamento a la Ley 7593, 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-0213-IT-2025 del 26 de agosto de 2025 y proceder a fijar las siguientes tarifas para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi de la base de operación regular:

<b>Tarifa según tipo de taxi</b>	<b>Tarifa* (colones)</b>
<b>Taxi sedán</b>	
Tarifa banderazo (¢/km)	815
Tarifa variable (¢/km)	815

<b>Tarifa según tipo de taxi</b>	<b>Tarifa* (colones)</b>
Tarifa por demora (₡/h)	3 425
<b>Taxi adaptado para personas con discapacidad</b>	
Tarifa banderazo (₡/km)	730
Tarifa variable (₡/km)	730
Tarifa por demora (₡/h)	3 635
<b>Taxi rural</b>	
Tarifa banderazo (₡/km)	900
Tarifa variable (₡/km)	900
Tarifa por demora (₡/h)	3 665

\*De acuerdo con lo establecido en la sección 6.2.4 de la resolución RE-0207-JD-2021, a partir de las tarifas fijadas se calcula el costo de cada viaje específico, denominado tarifa total máxima, de modo que el prestador puede negociar con el usuario el cobro de un monto igual o inferior al señalado en el taxímetro

- II. Las tarifas indicadas en el punto anterior rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la 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.

**COMUNÍQUESE, NOTIFIQUESE Y PUBLÍQUESE.**

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transportes a. í.—1 vez.—( IN2025987246 ).

**RE-0049-IT-2025**

**San José, a las 09:40 horas del 28 de agosto de 2025**

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. EL AJUSTE TARIFARIO EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD TAXI, BASE DE OPERACIÓN ESPECIAL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA (AIJS).**

---

**EXPEDIENTE ET-040-2025**

**RESULTANDOS:**

- I. El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la *“Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”*.
- II. El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la *“Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”*.
- III. El 16 de mayo de 2024, mediante resolución RE-0031-JD-2024 publicada en el Alcance N°100 a La Gaceta N°95 del 28 de mayo de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos aprobó la *“Metodología de Fijación de Tarifas Ordinaria y Extraordinaria del Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi, Base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”*.
- IV. Las tarifas vigentes de este servicio corresponden a la última fijación tarifaria extraordinaria de oficio, la cual se tramitó en el expediente ET-002-2025 y fue resuelta mediante la resolución RE-0012-IT-2025 del 28 de febrero de 2025, publicada en el Alcance N°31 a La Gaceta N°44 del 6 de marzo de 2025.
- V. El 1 de julio de 2025 la Intendencia de Transporte, mediante el oficio OF-0791-IT-2025, solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario para tramitar la presente fijación tarifaria extraordinaria. El número de expediente asignado fue el ET-040-2025 (folio 1).
- VI. Mediante el oficio OF-0810-IT-2025 del 4 de julio de 2025, se solicitó al Instituto Nacional de Seguros la información de los costos vigentes de las coberturas del seguro voluntario y de cada uno de los rubros del derecho de circulación (folio 2 al 3). La información fue remitida mediante el oficio GOSOA-01450-2025 del 7 de julio de 2025 (folio 5) y DSAUT-01864-2025 del 15 de julio de 2025 (folio 9).

- VII.** El 10 de julio de 2025, por medio del oficio OF-0845-IT-2025, la Intendencia de Transporte solicitó al Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Aeris) la información sobre los costos que tienen los prestadores del servicio de taxi para poder operar en las instalaciones de la terminal aérea (folio 6). El 6 de agosto de 2025, por medio del oficio GO-CO-25-606 con fecha del 5 de agosto de 2025 (folio 10), Aeris remitió la respuesta al oficio OF-0845-IT-2025 con la información solicitada.
- VIII.** La Intendencia de Transporte, por medio del informe IN-0202-IT-2025 del 7 de agosto de 2025, emitió el informe preliminar del procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio de taxi, base de operación especial AIJS, correspondiente al segundo semestre del 2025 (folios 11 al 51).
- IX.** Mediante el memorando ME-0470-IT-2025 del 7 de agosto de 2025, el Intendente de Transporte a.í., acogió el informe preliminar de la propuesta de ajuste extraordinario para el servicio de taxis de la base de operación especial AIJS correspondiente al segundo semestre del 2025 (folio 52).
- X.** Mediante el memorando ME-0471-IT-2025 del 7 de agosto de 2025, el Intendente de Transporte a.í. solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a consulta pública (folios 53 al 54).
- XI.** La convocatoria a consulta pública se publicó en La Gaceta N°150 del 13 de agosto de 2025 y en los diarios La Extra y La Teja del 14 de agosto de 2025; en la cual se otorgó un plazo a los interesados hasta el 21 de agosto de 2025 para que presentaran sus posiciones a favor o en contra de la fijación tarifaria (folios del 62 al 64).
- XII.** La Dirección General de Atención al Usuario, mediante el informe IN-0305-DGAU-2025 del 22 de agosto de 2025, remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias presentadas en la etapa de consulta pública (folio 66).
- XIII.** El estudio de marras fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe técnico IN-0215-IT-2025 del 28 de agosto de 2025, que corre agregado al expediente ET-040-2025.
- XIV.** Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

#### **CONSIDERANDOS:**

- I.** Analizado el informe técnico IN-0215-IT-2025 del 28 de agosto 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 de este lo siguiente:

“(...)

## **2. FUNDAMENTACIÓN.**

*El presente estudio extraordinario de oficio procede de acuerdo con lo establecido en la resolución RE-0031-JD-2024 del 16 de mayo de 2024.*

*Además de lo anterior, se debe considerar que la Junta Directiva de la Aresep, mediante la resolución RE-0206-JD-2021 denominada “Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos” establece lo siguiente:*

“(...)

*La política regulatoria es el conjunto de principios que orientan las acciones de regulación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), instruidas por su órgano colegiado, 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 las y los habitantes y contribuir al cumplimiento de los objetivos superiores de la política pública.*

(...)

### **A. Principios**

(...)

**Eficiencia:** *La eficiencia está al servicio de la eficacia. El principio exige una correcta planificación, la maximización de los recursos disponibles, la racionalidad en la priorización y asignación del gasto y la inversión, la fijación de estándares, la especialización, hacer bien las cosas al menor costo posible. Obliga a examinar la necesidad e idoneidad de los medios: organización, recursos: humanos, materiales, financieros y jurídicos y su gestión, en relación con los fines. Procura la prestación eficiente de los servicios públicos de manera que se traduzca en tarifas justas, que aseguren la asequibilidad a la población y la competitividad del país.*

(...)

### **E. Pilares de la política**

(...)

### **3. Regulación que promueva la eficiencia:**

*La Autoridad Reguladora velará por que los servicios **públicos se presten de manera eficiente y eficaz, procurando que la regulación sea capaz de adaptarse de forma oportuna a los cambios del entorno y a eventos de fuerza mayor.** La regulación buscará la asequibilidad de los servicios públicos para la población y contribuirá con la competitividad del país.*

(...)

### **4. Regulación con propósito:**

*La regulación de los servicios públicos es un proceso complejo que debe confirmar constantemente su valor público para la sociedad. La complejidad de esta tarea se profundiza en el marco de una realidad en constante evolución impulsada por los avances tecnológicos, de las necesidades de la población y de los modelos de prestación de los servicios públicos.*

*Para mantener su valor público, la regulación debe entonces **considerar esos cambios y adaptarse para mantener su relevancia y contribuir de manera proactiva a alcanzar los objetivos sociales y económicos bajo su responsabilidad.***

(...)” (El original no está resaltado)

*En concordancia con lo anterior, en la “Política Regulatoria de los servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y otros Servicios de Transporte” establecida por la Junta Directiva de la Aresep en su resolución RE-0211-JD-2021 del 8 de noviembre de 2021 establece dentro de sus objetivos tarifarios-económicos lo siguiente:*

“(...)

- 1. Elaborar instrumentos regulatorios para **procurar la accesibilidad de los usuarios a los servicios públicos de transporte.***
- 2. 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 o la metodología correspondiente que resulten aplicables.*

3. *Garantizar a los operadores del servicio 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), en un contexto de eficiencia en la ejecución de las inversiones, que logren satisfacer la demanda.*

(...)” (El original no está resaltado)

### 3. CÁLCULO TARIFARIO

De conformidad con lo establecido en la resolución RE-0031-JD-2024 del 16 de mayo de 2024, que corresponde a la “Metodología de Fijación de Tarifas Ordinaria y Extraordinaria del Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi, Base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS)”, específicamente en la Sección 7, se dispone la formulación de la metodología extraordinaria de tarifas, se deben ajustar mediante la siguiente ecuación:

“(...)

$$t_1 = t_0 * (1 + V) \quad \text{Ecuación 18}$$

Donde:

$t_1$ = Tarifa resultante de aplicar la variación relativa ponderada en los costos sujetos a ajuste extraordinario a la tarifa vigente.

$t_0$ = Tarifa vigente fijada por la Autoridad Reguladora.

$V$ = Variación relativa de los costos sujetos a ajustes extraordinario.

La tarifa resultante  $t_1$  deberá redondearse aplicando el criterio al respecto establecido en la sección 6.6.1.d metodología ordinaria.

#### 7.1 Fórmula general de la metodología extraordinaria

La variación relativa ponderada de los componentes de costos se detalla a continuación:

$$V^i = \left( \frac{D_1^i}{D_0^i} - 1 \right) * PD^i + \left( \frac{SM_1}{SM_0} - 1 \right) * PS^i + \left( \frac{PPC_1^i}{PPC_0^i} - 1 \right) * PC^i + \quad \text{Ecuación 19}$$

$$\left( \frac{CSM_1}{CSM_0} - 1 \right) * PR^i + \left( \frac{CRE_1}{CRE_0} - 1 \right) * PL^i + \left( \frac{CO_1}{CO_0} - 1 \right) * PA^i + \left( \frac{E_1^i}{E_0^i} - 1 \right) * PE^i$$

Donde:

**V**= Variación relativa de los costos sujetos a ajustes extraordinario según tipo de vehículo taxi “i”, en porcentaje.

**D<sup>i,0</sup>**= Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, vigentes en el momento 1 y 0. Se calcula mediante reglas indicadas en la sección 6.4.2.

**PD<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**SM<sub>1,0</sub>**= Salario mínimo por jornada ordinaria para el Trabajador en Ocupación Calificada (TOC) según los decretos de salarios mínimos vigentes en el momento 1 y 0.

**PS<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo del salario del conductor del taxi del tipo de vehículo “i”. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por pago de salarios, incluyendo cargas sociales según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**PPC<sup>i,0</sup>**= Precio promedio ponderado por litro de combustibles para el tipo de vehículo “i” vigentes en el momento 1 y 0. Se calcula mediante reglas indicadas en la sección 6.4.5.

**PC<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo del consumo de combustible ponderado del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por consumo de combustibles según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**CSM<sub>1,0</sub>**= Valor de la categoría “Servicios de mantenimiento” del IPI-TRP de Taxis correspondiente al momento 1 y 0.

**PR<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo de reparación y mantenimiento del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por reparación y mantenimiento según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**CRE<sub>1,0</sub>**= Valor de la categoría “Repuestos” del IPI-TRP de Taxis correspondiente al momento 1 y 0.

**PL<sup>i</sup>**= Peso ponderador vigente del costo del consumo de llantas y lubricantes del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por consumo de llantas y lubricantes según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.

**CO<sub>1,0</sub>**= Valor de la categoría “Otros gastos” del IPI-TRP de Taxis correspondiente al momento 1 y 0.

**$PA^i$** = *Peso ponderador vigente del costo por administración de la actividad del taxi del tipo de vehículo “i” en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual por administración de la actividad según tipo de vehículo respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.*

**$E^{1,0}$** = *Costo mensual para cumplir con las reglas de funcionamiento y operación en el AIJS por tipo de vehículo taxi “i” vigentes en el momento 1 y 0.*

**$PE^i$**  = *Peso ponderador vigente del costo mensual para cumplir con las reglas de funcionamiento y operación en el AIJS por tipo de vehículo taxi “i” vigente en el momento 1 y 0. Corresponde a la partición relativa del costo mensual para cumplir con las reglas de funcionamiento y operación en el AIJS según tipo de vehículo “i” respecto al costo total mensual del servicio según tipo de vehículo indicado en la Ecuación 5.*

*Los subíndices 0 y 1 representan distintos valores en el tiempo de cada una de las variables listadas de previo, excepto para los pesos ponderadores. Con respecto de los valores de las categorías del IPI-TRP de Taxis, los subíndices 0 y 1 deben corresponder a la misma base de cálculo del índice.*

*El subíndice 0 se refiere al valor de la variable utilizado en la última fijación de las tarifas realizada mediante la aplicación de la metodología ordinaria o extraordinaria de forma posterior a la vigencia de la presente metodología.*

*El subíndice 1 se refiere al valor de la variable correspondiente al actual estudio tarifario extraordinario.*

*Los valores de los pesos ponderadores de la Ecuación 19 se obtendrán en cada aplicación de la metodología ordinaria según las reglas establecidas en la sección 6.*

*(...)*

## **7.2. Aplicación general de la metodología extraordinaria**

*La IT procederá anualmente a la apertura del expediente de la fijación extraordinaria a más tardar el 20 de enero y el 20 de julio. En caso de que los valores del IPI-TRP de Taxis no se encuentren disponibles de previo a la fecha límite de apertura del expediente correspondiente, dicha fecha se postergará hasta tres días naturales luego de que los datos sean publicados por el BCCR. Cuando cualquiera de las fechas anteriores fuera día no hábil, aplicará la fecha del día hábil siguiente.*

*Se establece la consulta pública como el mecanismo de participación ciudadana al que se deben someter las aplicaciones de la metodología extraordinaria. Para ello, se aplicará el procedimiento que se encuentre vigente para consultas públicas de la Autoridad Reguladora. **Para efectos del plazo de 15 días naturales establecido en el artículo 43 del Decreto Ejecutivo 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593) o la norma que lo sustituya al momento de aplicación de la metodología, se tomará como fecha de iniciación del trámite la fecha de la publicación de la consulta pública en La Gaceta.***

*(...)” (El original no está resaltado)*

*Este procedimiento de ajuste tarifario considera las variaciones en los componentes de costos que, según la resolución RE-0031-JD-2024, son: a) Costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi “i”, b) Salario mínimo por jornada ordinaria para el Trabajador en Ocupación Calificada (TOC), c) Precio promedio ponderado por litro de combustibles para el tipo de vehículo “i”, d) Servicios de mantenimiento, e) Repuestos, f) Otros gastos y g) Costo para cumplir las reglas de funcionamiento y operación en el AIJS. Asimismo, se contemplaron los plazos de aplicación establecidos en el apartado 7.2 de la resolución RE-0031-JD-2024.*

*El ajuste extraordinario se obtiene al comparar el valor de cada una de las variables antes enumeradas (variables subíndice 1) con los correspondientes a la última fijación tarifaria (RE-0012-IT-2025, variables subíndice 0). A continuación, se explica cómo se obtuvieron las variables del momento actual (subíndice 1) y al momento anterior (subíndice 0):*

### **3.1. Pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones**

*Según la resolución RE-0031-JD-2024, para la presente fijación extraordinaria se debe considerar el costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi, vigentes en el momento 1, el cual se refiere al valor correspondiente al actual estudio tarifario extraordinario.*

*Por tal motivo, para el presente estudio tarifario extraordinario se considera como el costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi al momento 0, el calculado en el proceso tarifario resuelto mediante la resolución RE-0012-IT-2025, el cual según los tipos de vehículos es el siguiente:*

**Cuadro 1. Costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones (D<sup>1</sup>), por tipo de vehículo taxi, para el momento 0**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi sedán</b>	<b>Taxis microbús</b>
Costo mensual por pago de derechos, cánones, seguros y otros (D <sup>1</sup> )	Ø38 681	Ø41 739

Fuente: Resolución RE-0012-IT-2025.

Por otro lado, para calcular el costo mensual por pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones del tipo de vehículo taxi del momento 1, se consideran las reglas establecidas en la sección 6.4.2. de la resolución RE-0031-JD-2024 como se detalla a continuación.

**3.1.1 Costo mensual de derecho de circulación de vehículos (DC):**

El INS por medio del oficio GOSOA-01450-2025 del 7 de julio de 2025 (folio 5), remitió la información de los rubros incluidos en el derecho de circulación, específicamente para los vehículos de transportes público en modalidad de taxi vigentes para el segundo semestre del 2025:

**Cuadro 2. Rubros derechos circulación 2025**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi</b>
1 Seguro obligatorio para Vehículos Automotores (Prima)	Ø71 196,00
2 Impuesto a la propiedad de vehículos	Ø9 200,00
3 Impuesto IFAM	Ø200,00
4 Timbre Fauna Silvestre	Ø1 156,00
5 Ley 7088 y sus reformas	Ø2 195,00
6 Impuesto al valor agregado	Ø9 255,00

Notas:

1. Corresponde a tarifas autorizadas por SUGESE para el periodo 2025 cuya vigencia corresponde del 1 de enero al 31 de diciembre 2025.
2. Ley 7088, artículo 9 inciso f-2
3. Ley 7097 artículo 3
4. Decreto 9468. Ley 7317
5. Oficio AGYSCR-DG-825- 21 Ley 7088.
6. Impuesto al valor agregado sobre la prima (13%)

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la certificación GOSOA-01450-2025.

Con tal información y siguiendo lo indicado en la resolución RE-0031-JD-2024, para el concepto de costo mensual por derechos de circulación para la fijación tarifaria se consideran los siguientes valores:

**Cuadro 3. Costo mensual por derechos de circulación por tipo de vehículo taxi.**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi Sedán</b>	<b>Taxi Microbús</b>
Seguro obligatorio para Vehículos Automotores (Prima) I.V.A.I.	Ø6 704	Ø6 704
Impuesto a la propiedad de vehículos	Ø767	Ø767
Impuesto IFAM	Ø17	Ø17
Timbre Fauna Silvestre	Ø96	Ø96
Ley 7088 y sus reformas	Ø183	Ø183
<b>Total</b>	<b>Ø7 767</b>	<b>Ø7 767</b>

Fuente: Intendencia de Transporte con datos del INS.

### 3.1.2 Costo mensual por seguros voluntarios (SV<sup>i</sup>)

Según la certificación DSAUT-01864-2025 del 15 de julio de 2025 (folio 9), considerando la base de datos de las placas del servicio brindada en el oficio OF-0810-IT-2025, el promedio de las primas anuales por seguros voluntarios contratadas al Instituto Nacional de Seguros (INS) por los taxistas para las coberturas de responsabilidad civil, denominadas Cobertura A “Responsabilidad Civil Extracontractual por Lesión y/o Muerte de Personas”, y Cobertura C “Responsabilidad Civil Extracontractual por daños a la propiedad de terceras personas” son las siguientes:

**Cuadro 4. Valor promedio de primas anuales por seguros voluntarios 2025**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi Sedán</b>	<b>Taxi Microbús</b>
Cobertura A IVAI	∅110 617	∅90 127
Cobertura C IVAI	∅118 283	∅98 323

Fuente: Intendencia de Transporte a partir de la certificación DSAUT-01864-2025.

Según la metodología tarifaria vigente y considerando los valores antes mencionados, los montos que se debe considerar para la presente fijación tarifaria son los siguientes:

**Cuadro 5. Costo mensual por primas de seguros voluntarios 2025**

<b>Rubro</b>	<b>Taxi Sedán</b>	<b>Taxi Microbús</b>
Cobertura A IVAI	∅9 218	∅7 511
Cobertura C IVAI	∅9 857	∅8 194
<b>Total</b>	<b>∅19 075</b>	<b>∅15 704</b>

Fuente: Intendencia de Transporte.

### 3.1.3 Costo mensual de inspección técnica vehicular (RTV)

Según lo establecido en la resolución RE-0006-IT-2025 del 17 de febrero de 2025, publicada en el Alcance N°23 a La Gaceta N°33 del 19 de febrero de 2025 y en la página web de Dekra (<https://www.dekra.cr/es/tarifas/>), la tarifa para el servicio de inspección técnica vehicular vigente es de ∅7 226 siendo que según la metodología el costo mensual de inspección técnica vehicular a considerar que incluye el impuesto al valor agregado respectivo es de ∅1 361. Esto debido a que, según la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N° 9078, los vehículos automotores dedicados al transporte público de personas deben realizar semestralmente una revisión a cada vehículo.

### 3.1.4 Costo mensual del canon regulación Aresep (CAR).

De acuerdo con la resolución RE-0649-RG-2024 del 27 de noviembre de 2024 publicada en el Alcance N°195 a La Gaceta N°227 el 3 de diciembre de 2024 (folios 25 al 38), el canon de regulación de Aresep para el año 2025 es ₡130 138 colones, motivo por lo cual, según la metodología tarifaria vigente, para esta fijación tarifaria se debe considerar por costo mensual de canon regulación de Aresep el monto de ₡10 845 colones.

### 3.1.5 Costo mensual del canon regulación CTP (CCTP).

De acuerdo con la resolución RE-0532-RG-2024 del 30 de agosto de 2024 (folios 39 al 48), el canon de regulación del CTP para el año 2025 es ₡83 127 colones. Por lo cual, según la metodología tarifaria vigente, para esta fijación tarifaria se debe considerar por costo mensual de canon regulación del CTP el monto de ₡6 927 colones.

En el siguiente cuadro se presentan los costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones ( $D^i$ ) del tipo de vehículo taxi al momento 1:

**Cuadro 6. Costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones ( $D^i$ ), por tipo de vehículo taxi**

Rubro	Taxi	Taxi
	Sedán	Microbús
Derecho de circulación (DC)	₡7 767	₡7 767
Seguros voluntarios (SV)	₡19 075	₡15 704
Inspección técnica vehicular (RTV)	₡1 361	₡1 361
Canon de regulación Aresep (AR)	₡10 845	₡10 845
Canon de regulación CTP (CTP)	₡6 927	₡6 927
<b>Total</b>	<b>₡45 975</b>	<b>₡42 604</b>

Fuente: Intendencia de Transporte.

En resumen, los costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones por tipo de vehículo taxi al momento 0 y 1, considerados en el presente estudio tarifario son los siguientes:

**Cuadro 7. Costos mensuales por el pago de derechos, seguros y cánones por tipo de vehículo taxi**

Rubro	Taxi	Taxi
	Sedán	Microbús
$D^i_0$	₡38 681	₡41 739
$D^i_1$	₡45 975	₡42 604

Fuente: Intendencia de Transporte.

### 3.2 Salario mínimo por jornada ordinaria para el TOC

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0031-JD-2024, los salarios mínimos vigentes en el momento 0 y 1 que deben ser considerados se indican a continuación:

**Cuadro 8. Salario mínimo por jornada ordinaria para el TOC**

<b>Factor</b>	<b>Valor (colones)</b>	<b>Referencia</b>
<b>SM<sub>0</sub></b>	13 767,45	Decreto N° 44756-MTSS, publicado en La Gaceta N°232 del 10 de diciembre de 2024.
<b>SM<sub>1</sub></b>	13 767,45	Decreto N° 44756-MTSS, publicado en La Gaceta N°232 del 10 de diciembre de 2024.

El salario mínimo vigente en el momento 0, es el establecido en el Decreto N° N°44756-MTSS para el año 2025, publicado en La Gaceta N°232 del 10 de diciembre de 2024 (folios 49 y 50), utilizado en la última fijación tarifaria extraordinaria resuelta mediante la resolución RE-0012-IT-2025. Dicho salario mínimo es el mismo del momento 1 (actual).

### 3.3 Combustible

Los precios promedio por litro de los combustibles para el cálculo PPC<sub>0</sub> y PPC<sub>1</sub> son los siguientes:

**Cuadro 9. Precios promedios por litro de los combustibles**

<b>Precio (colones)</b>	<b>PPC<sub>0</sub></b>	<b>PPC<sub>1</sub></b>
Gasolina RON 95 (súper)	707,53	674,56
Gasolina RON 91 (regular)	682,45	655,90
Diésel	585,57	560,64

Fuente: Intendencia de Transporte

Los precios correspondientes al PPC<sub>0</sub> y PPC<sub>1</sub> fueron calculados según lo establecido en la sección 6.4.5 de la resolución RE-0031-JD-2024.

Para el cálculo de los precios ponderados del combustible, se consideran los precios indicados anteriormente y de la composición de la flota según el tipo de combustible, distribución que se obtiene de la última fijación tarifaria ordinaria de oficio, tramitada en el expediente ET-039-2024, resuelta mediante resolución RE-0062-IT-2024 del 19 de setiembre de 2024, publicada en el Alcance N°163 a La Gaceta N°177 del 24 de setiembre de 2024. El detalle se muestra a continuación:

**Cuadro 10. Composición de la flota según el tipo de combustible**

<b>Tipo de combustible</b>	<b>Sedán</b>	<b>Microbús</b>
Gasolina RON 95 (súper)	40,00%	1,28%
Gasolina RON 91 (regular)	40,00%	1,28%
Diésel	20,00%	97,44%

Fuente: Intendencia de Transporte

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0031-JD-2024 para los datos anteriormente indicados, los precios promedio ponderados por litro y tipo de combustible que se deben considerar en el presente calculo tarifario son los siguientes:

**Cuadro 11. Precios ponderados de combustible**

<b>Precio ponderado combustible</b>	<b>Sedán</b>	<b>Microbús</b>
<b>PPC<sub>0</sub></b>	673,10	588,37
<b>PPC<sub>1</sub></b>	644,31	563,32

Fuente: Intendencia de Transporte

### 3.4 Valor de la categoría “Servicios de mantenimiento” del IPI-TRP de taxis

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0031-JD-2024, se deben considerar los siguientes valores de categorías del índice IPI-TRP, calculado y publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR)<sup>1</sup>:

**Cuadro 12. Valor de la categoría “Servicios de mantenimiento” del IPI-TRP de taxis**

<b>Factor</b>	<b>Valor</b>	<b>Referencia</b>
<b>CSM<sub>0</sub></b>	130,74	Índice IPI- TRP Taxi IV trimestre de 2024 (BCCR)
<b>CSM<sub>1</sub></b>	130,31	Índice IPI- TRP Taxi II trimestre de 2025 (BCCR)

Fuente: BCCR.

### 3.5 Valor de la categoría “Repuestos” del IPI-TRP de taxis

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0031-JD-2024, se deben considerar los siguientes índices:

**Cuadro 13. Valor de la categoría “Repuestos” del IPI-TRP de taxis**

<b>Factor</b>	<b>Valor</b>	<b>Referencia</b>
<b>CRE<sub>0</sub></b>	123,84	Índice IPI- TRP Taxi IV trimestre de 2024 (BCCR)
<b>CRE<sub>1</sub></b>	130,71	Índice IPI- TRP Taxi II trimestre de 2025 (BCCR)

Fuente: BCCR.

### 3.6 Valor de la categoría “Otros gastos” del IPI-TRP de taxis

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0031-JD-2024 se deben considerar los siguientes índices:

**Cuadro 14. Valor de la categoría del índice otros gastos del IPI-TRP de taxis**

<b>Factor</b>	<b>Valor</b>	<b>Referencia</b>
<b>CO<sub>0</sub></b>	116,19	Índice IPI- TRP Taxi IV trimestre de 2024 (BCCR)
<b>CO<sub>1</sub></b>	118,54	Índice IPI- TRP Taxi II trimestre de 2025 (BCCR)

Fuente: BCCR

### 3.7 Costo para cumplir con las reglas de funcionamiento del AIJS

<sup>1</sup>

<https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/frmVerCatCuadro.aspx?idioma=1&CodCuadro=%204086>

De acuerdo con el procedimiento establecido en la resolución RE-0031-JD-2024 y la sección 6.4.8.d, se incluye el costo mensual para cumplir con las reglas de funcionamiento y operación en el AIJS por tipo de vehículo con el fin de que el operador cumpla la normativa vigente para brindar el servicio en la terminal aeroportuaria.

El costo para cumplir con las reglas de funcionamiento del AIJS vigente en el momento 0 corresponde al calculado en el proceso tarifario resuelto mediante la resolución RE-0012-IT-2025.

El costo al momento actual (1) fue proporcionado el 6 de agosto de 2025 por el Gestor del AIJS, mediante el oficio GO-CO-25-606 del 5 de agosto de 2025 (folio 10) y corresponde a un monto total mensual de \$13 440,19 (\$146,03 por vehículo, considerando los 104 taxis autorizados). El monto en colones según el tipo de cambio de venta de referencia del BCCR, promedio de los 6 meses naturales anteriores a la consulta pública (sección 6.5.2 de la metodología tarifaria vigente), es el siguiente:

**Cuadro 15. Costo mensual para cumplir con las reglas de funcionamiento del AIJS**

<b>Factor</b>	<b>Valor mensual</b>	<b>Referencia</b>
$E_0$	70 686,83	Según resolución RE-0012-IT-2025
$E_1$	74 176,26	Oficio GO-CO-25-606 del 5 de agosto de 2025 (folio 10, ET-040-2025)

Fuente: Intendencia de Transporte

### 3.8 Variación relativa ponderada de los componentes.

Según la sección 7.1 de la resolución RE-0031-JD-2024 y como se señala en el apartado 2 del presente informe, la variación relativa ponderada de los componentes se determina mediante la siguiente fórmula:

$$V^t = \left( \frac{D_1^t}{D_0^t} - 1 \right) * PD^t + \left( \frac{SM_1}{SM_0} - 1 \right) * PS^t + \left( \frac{PPC_1^t}{PPC_0^t} - 1 \right) * PC^t +$$

Ecuación 19

$$\left( \frac{CSM_1}{CSM_0} - 1 \right) * PR^t + \left( \frac{CRE_1}{CRE_0} - 1 \right) * PL^t + \left( \frac{CO_1}{CO_0} - 1 \right) * PA^t + \left( \frac{E_1^t}{E_0^t} - 1 \right) * PE^t$$

(...)"

Ahora bien, como se puede observar para calcular la variación relativa ponderada de los componentes se deben considerar el peso ponderador vigente de cada componente que según la resolución RE-0031-JD-2024, son los calculados en cada aplicación de la metodología ordinaria.

La última fijación tarifaria ordinaria realizada fue resuelta mediante la resolución RE-0062-IT-2024 del 19 de setiembre de 2024, publicada en el Alcance N°163, a La Gaceta N°177 del 24 de setiembre de 2024, tramitada en el expediente ET-039-2024. La cual estableció los siguientes pesos:

	<b>Ponderador</b>	<b>Taxi Sedán</b>	<b>Taxis microbús</b>
<b>PD<sup>i</sup></b>	Peso ponderador vigente del costo pago de derechos, seguros, inspección técnica vehicular y cánones	1,04%	0,95%
<b>PS<sup>i</sup></b>	Peso ponderador del costo del salario del conductor	44,16%	42,13%
<b>PC<sup>i</sup></b>	Peso ponderador del costo del consumo de combustible ponderado	13,14%	13,24%
<b>PR<sup>i</sup></b>	Peso ponderador del costo de reparación y mantenimiento	26,31%	26,97%
<b>PL<sup>i</sup></b>	Peso ponderador del costo del consumo de llantas y lubricantes	5,24%	4,60%
<b>PA<sup>i</sup></b>	Peso ponderador del costo por administración de la actividad	4,05%	3,80%
<b>PE<sup>i</sup></b>	Peso ponderador del costo mensual para cumplir con las reglas de funcionamiento y operación en el AIJS	1,74%	1,59%

Fuente: RE-0062-IT-2024

Considerando la fórmula y con la información anteriormente señalada, se tienen los siguientes valores:

**Cuadro 16. Componentes de la variación relativa ponderada de los componentes**

<b>Variable/ Tipo de Vehículo</b>	<b>Sedán</b>	<b>Microbús</b>
$\left(\frac{D_1^i}{D_0^i} - 1\right) * PD^i$	0,0020	0,0002
$\left(\frac{SM_1}{SM_0} - 1\right) * PS^i$	0,0000	0,0000
$\left(\frac{PPC_1^i}{PPC_0^i} - 1\right) * PC^i$	-0,0056	-0,0056
$\left(\frac{CSM_1}{CSM_0} - 1\right) * PR^i$	-0,0009	-0,0009
$\left(\frac{CRE_1}{CRE_0} - 1\right) * PL^i$	0,0029	0,0026
$\left(\frac{CO_1}{CO_0} - 1\right) * PA^i$	0,0008	0,0008
$\left(\frac{E_1^i}{E_0^i} - 1\right) * PE^i$	0,0009	0,0008

Fuente: Intendencia de Transporte

Considerando la información anterior y aplicando la ecuación N°19, la variación relativa ponderada de los componentes para cada tipo de vehículo, resultante es la siguiente:

**Cuadro 167. Variación relativa ponderada por tipo de vehículo taxi**

<b>Tipo de vehículo</b>	$V^i$
Sedán	0,0001
Microbús	-0,0022

Fuente: Intendencia de Transporte

Una vez calculada la variación relativa ponderada de los componentes para cada tipo de vehículo, se procede a realizar el cálculo de ajuste a las tarifas para cada tipo de vehículo como se muestra en el siguiente apartado.

### 3.9 Resultado tarifario

A partir de la información anterior y considerando la Ecuación 18 de la resolución RE-0031-JD-2024, se obtienen los resultados tarifarios para cada una de las tarifas establecidas en el pliego tarifario según se detalla en cada caso, considerando la regla de redondeo establecida en la sección 6.6.1 de la metodología tarifaria vigente:

<b>Tarifa según tipo de taxi</b>	<b>Tarifas (en colones)</b>		<b>Variación</b>	
	<b>Vigente</b>	<b>Propuesta</b>	<b>Absoluta (colones)</b>	<b>Porcentual</b>
<b>Taxi sedán</b>				
Tarifa banderazo	710	710	0	0,00%
Tarifa variable	710	710	0	0,00%
Tarifa por demora	3 610	3 610	0	0,00%
<b>Taxi Microbús</b>				
Tarifa banderazo	700	700	0	0,00%
Tarifa variable	700	700	0	0,00%
Tarifa por demora	3 770	3 760	-10	-0,27%

De acuerdo con lo establecido en la sección 6.2.4 de la resolución RE-0031-JD-2024, a partir de las tarifas fijadas se calcula el costo de cada viaje específico, obteniendo la tarifa total máxima, de modo que el usuario puede negociar con el prestador el monto de un monto igual o inferior al señalado en el taxímetro o bien estimado por algún medio tecnológico de previo al inicio del viaje.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0215-IT-2025, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, se tiene que, según el informe de posiciones y coadyuvancias de la Dirección General de Atención al Usuario, IN-0305-DGAU-2025, se presentó una posición la cual fue admitida y por lo tanto corresponde ser analizada por esta Intendencia, según el siguiente detalle:

“(…)

#### **4. CONSULTA PÚBLICA**

##### **4.1 POSICIÓN ADMITIDA**

- 1. Coadyuvancia:** *Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 5-0302-0917. Observaciones: presenta escrito (visible a folio 65). Notificaciones: a los correos electrónicos [jorge.sanarrucia@aresep.go.cr](mailto:jorge.sanarrucia@aresep.go.cr), [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr).*

##### **1) Sobre las proporciones del ajuste extraordinario**

- *Con respecto a la variación de las tarifas y según la convocatoria a la Consulta Pública del estudio tarifario, las tarifas vigentes para el servicio de taxi en el AIJS casi no presentan variaciones; excepto la variación en la tarifa por demora para los taxis tipo microbús. Las tarifas actuales fueron establecidas el 28 de febrero de 2025, mediante la resolución RE-0012-IT-2025.*
- *El ajuste extraordinario tiene como fin compensar las variaciones en variables externas que no son controladas por el prestador del servicio. El estudio tarifario considera las variaciones de varios componentes de la estructura de costos, entre los que se incluyen: el costo mensual por el pago de derechos, seguros, la inspección técnica vehicular y cánones, el salario mínimo, el precio de los combustibles, los costos de servicios de mantenimiento, repuestos, otros gastos y el costo para cumplir las reglas de funcionamiento y operación en el AIJS.*
- *El ajuste extraordinario se obtiene al comparar el valor de cada una de las variables con los valores correspondientes a la última fijación tarifaria extraordinaria. La propuesta tarifaria muestra solamente una disminución de -0,27% en la tarifa por demora para el taxi microbús, reduciéndose de ₡3770 a ₡3760 por hora. La tarifa por demora solo aplica cuando el vehículo circula a una velocidad igual o menor a 12 km/h, que es la velocidad frontera establecida.*
- *La coadyuvancia se presenta para que se apruebe la propuesta tarifaria, ya que esta es el resultado de la aplicación de una metodología reciente (aprobada en mayo de 2024), que considera las variaciones en los componentes de costos y que, en la práctica, mantiene las tarifas casi sin cambios para el usuario.*

## **4.2 RESPUESTAS A POSICIÓN ADMITIDA**

### **1) Coadyuvancia sobre el ajuste extraordinario reconoce las variaciones en las variables externas, no controlables por el prestador del servicio**

*Tal como lo indica el Consejero del Usuario este estudio de ajuste extraordinario de oficio responde a la aplicación de lo establecido en el apartado 7 de la metodología de fijación tarifaria extraordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial AIJS, establecida mediante la resolución RE-0031-JD-2024, que fue publicada en el Alcance N°100 a La Gaceta N°95 del 28 de mayo de 2024.*

*En el punto 3 del presente informe se detallan las variaciones de los componentes de costos determinados por la metodología tarifaria vigente (RE-0031-JD-2024) para el procedimiento de fijación extraordinaria de tarifas.*

*De igual manera en el punto 3.8 se indica el peso ponderador vigente para cada componente de costo que según la resolución RE-0031-JD-2024 son los calculados en cada aplicación de la metodología ordinaria, en este caso la correspondiente a la resolución RE-0012-IT-2025 del 19 de setiembre de 2024, publicada en el Alcance N°163, a La Gaceta N°177 del 24 de setiembre de 2024, tramitada en el expediente ET-039-2024.*

*Además, tal como lo indica la tarifa final del viaje siguiendo lo establecido en la resolución RE-0031-JD-2024 es una tarifa máxima, a partir de lo cual se podrían negociar entre el usuario y el operador un monto final a pagar menor al que muestre el sistema de medición oficial.*

*(...).*”

- III.** Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi de la base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS); tal y como se dispone:

### **POR TANTO:**

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP que es el Reglamento a la Ley 7593, 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-0215-IT-2025 del 28 de agosto de 2025 y proceder a fijar las siguientes tarifas para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi de la base de operación especial del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS):

<b>Tarifa según tipo de taxi</b>	<b>Tarifa* (colones)</b>
<b>Taxi sedán</b>	
Tarifa banderazo (¢/km)	710
Tarifa variable (¢/km)	710
Tarifa por demora (¢/h)	3 610
<b>Taxi microbús</b>	
Tarifa banderazo (¢/km)	700
Tarifa variable (¢/km)	700
Tarifa por demora (¢/h)	3 760

\*De acuerdo con lo establecido en la sección 6.2.4 de la resolución RE-0031-JD-2024, a partir de las tarifas fijadas se calcula el costo de cada viaje específico, denominado tarifa total máxima, de modo que el prestador puede negociar con el usuario el cobro de un monto igual o inferior al señalado en el taxímetro.

- II. Las tarifas indicadas en el punto anterior rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la 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.

### **COMUNÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transporte a.í.—1 vez.—( IN2025987895 ).



LUIS MARIANO CALDERÓN Ministro de Transportación y Obras Públicas  
MORALES (PRMA) Intendente de Transporte