



UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

Analista cuestiona viabilidad de proyectos para detener el encarecimiento de hidrocarburos

Abaratar precios de combustibles beneficia a consumidores, pero afecta servicios estatales

La reducción en el impuesto único a estos derivados dificultaría la construcción y el mantenimiento de obras viales.

5 ABR 2022



Laura Rodríguez Rodríguez

¿A quién no le gustaría gastar menos dinero cuando paga el pasaje del bus o el taxi, o bien cuando llena el tanque en una estación de servicio? Este anhelo se intensifica en un momento como el actual, en el que **la gasolina y el diésel están alcanzando precios históricamente altos** desde el último incremento que entró a regir pasado miércoles 31 de marzo.

Y para empeorar las cosas, la incertidumbre desatada por la **guerra entre Rusia** (segundo productor de crudo en el mundo con 9,7 millones de barriles por día) y **Ucrania** en los mercados, hace más de un mes, es el factor de mayor incidencia para que el precio de los hidrocarburos esté por las nubes.

En este contexto y desde hace varias semanas, el país está a la expectativa de que un proyecto de texto sustitutivo para **reducir el impuesto único a los combustibles**, gestado en la [Asamblea Legislativa](#). De aprobarse, esta iniciativa permitiría [bajar el precio del litro de estos derivados en 100 colones](#), además de exonerar de dicho impuesto a los concesionarios del transporte público y a productores agrícolas registrados ante la [Dirección General de Tributación](#).

Al mismo tiempo, desde finales de febrero hay otra propuesta más conservadora que viene desde el Ejecutivo. En Zapote proponen [detener el mecanismo de actualización de ese impuesto por un año](#). Es decir, no se reduciría el precio de la gasolina pero – al menos – ya no subiría más.

Ahora bien, el impuesto único a los combustibles **compone una parte importante del valor total del producto en las estaciones de servicio**, aunque su porcentaje varía en los diferentes tipos que existen. Según la última actualización del precio en febrero, los montos de este impuesto significan ₡272.5 para la gasolina súper, ₡260.5 para la regular y ₡154 para el diésel.

Del total recaudado con este impuesto, el **51,4 % va a las arcas de Hacienda** (aunque no queda clara su redistribución posterior), mientras el restante 48,6 % tiene varias designaciones claras y específicas: mayoritariamente se destinan a la **red vial cantonal (22,25 %)** o a la **red vial nacional**, a través del [Consejo Nacional de Vialidad](#) (Conavi, **21,75 %**).

En otras palabras, si el país decide recortar el precio (propuesta del Legislativo) o subsidiar al consumidor estos incrementos (propuesta del Ejecutivo), deberá hacerlo en el impuesto único a los combustibles, ya que **el pago del crudo en el mercado es ineludible**. Así lo explicó el profesor de la [Escuela de Economía](#) de la Universidad de Costa Rica, M. Sc. [César Ulate](#).

[César Ulate - Dónde recortar precios del combustible](#)

Duración:



Hay otro detalle adicional que no se puede obviar: al ser el petróleo un bien que importa Costa Rica, **conforme más se devalúe el colón con respecto al dólar, más cara será su compra** para el país y, por lo tanto, también para quienes adquieran sus productos derivados (se pagan más colones por un valor que se vende en dólares). Todo suma, o más bien resta.

Entonces, sería iluso pensar que el precio de los combustibles puede bajar sin que esto repercuta en **una afectación directa para otra área que beneficie a la población**, ya sea en la construcción y mantenimiento de la red vial cantonal y nacional, o en el financiamiento a los servicios del Estado.

Con respecto a esta última consecuencia, Ulate recuerda que **este impuesto es el tercero o cuarto en importancia para las arcas de Hacienda** (suele variar según el año), por lo que su reducción implicaría un importante ajuste para las finanzas públicas. Además, es difícil sugerir cuáles de las partidas podrían reducirse dentro de las que Hacienda redistribuye estos fondos, debido a la falta de claridad en la colocación de estos recursos.



Una solución sugerida por Ulate es permitir que Recope negocie de forma anticipada el precio de los hidrocarburos en los mercados internacionales, cuando estos tienden a la baja.

Entonces ¿cómo proceder?

La solución más integral, según Ulate, sería una **pronta y rápida transición hacia vehículos que utilicen energías limpias**. No obstante, el costo de estos automotores en el mercado sigue siendo alto, a pesar de las ventajas impositivas que se han impulsado. De hecho, el experto señaló que la [Autoridad Reguladora de Servicios Públicos](#) (Aresep) hizo un estudio en el pasado que evidenció un **encarecimiento de la tarifa de buses** si se hacía una transición masiva a unidades eléctricas.

Además, **el hecho de que el valor del combustible no se mantenga alto por un tiempo prolongado** hace que eventuales compradores no se animen a cambiar sus carros por otros que solo necesiten electricidad para su funcionamiento.

Mientras se llega a ese estado ideal de independencia del petróleo, el docente de la Escuela de Economía propone **transparentar los destinos de este recurso**, es decir, que el Ministerio de Hacienda sea más específico en los rubros de su destino. También se podría pedir a la [Refinadora Costarricense de Petróleo](#) (Recope) **más eficiencia y mejor control en el gasto**, así como revisar los márgenes destinados a las estaciones de servicio (alrededor de ₡57 por litro), o los fletes (₡12,77).

Otra recomendación planteada por Ulate es **permitir que Recope negocie anticipadamente en el mercado de derivados financieros**, para aprovechar precios bajos en el futuro y que se reduzca el rezago actual entre las variaciones en su valor internacional con respecto al precio nacional (esta propuesta está en discusión en la Aresep).

Específicamente, sobre la intención del Gobierno de reducir el precio de los combustibles a los sectores agrícolas y del transporte público, el académico manifestó que la **medida es compleja de sostener**, debido a que genera una distorsión en el flujo de las transacciones que **alguien deberá pagar, ya sea el Estado o los consumidores**. En este mismo sentido, el experto considera que sería mejor tomar parte de los dineros obtenidos con este u otros impuestos para subsidiar a estos sectores y no provocar una complicación adicional en el manejo de estos recursos.

[César Ulate - Subsidiar precios combustible para transporte y agro](#)

Duración:



Otra posibilidad sugerida por este académico es que un **aumento del Impuesto al Valor Agregado (IVA)** en otros productos pudiera **reemplazar parte de los fondos** aportados por el impuesto único a los combustibles.

Algunos países, como Chile, han implementado un **monto de compensación** cuando los precios del combustible han estado bajos, es decir, una especie de pago adicional al precio para subsidiar el valor de los hidrocarburos en momentos en que estos han estado altos, como ahora. No obstante, **Ulate no cree que esa sea la medida más conveniente** para el país.

[César Ulate - Modelo energético en Costa Rica](#)

Duración:



Y por supuesto, **siempre está la opción de reducir el uso de vehículos para viajes innecesarios**. Pero para el experto, esta solución requiere de cambios en el comportamiento de las personas y una fuerte campaña de concientización, ya que en la población siempre existe la necesidad o el deseo de movilizarse. Esperar resultados inmediatos sería algo iluso.

Duración:



[Pablo Mora Vargas](#)

Periodista, Oficina de Divulgación e Información

pablo.moravargas@ucr.ac.cr

Etiquetas: [gasolina](#), [combustible](#), [hidrocarburos](#), [crudo](#), [precio](#), .