

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

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA FOMENTAR LA TRANSICIÓN VERDE E INCLUSIVA DE LAS
UNIDADES DE AUTOBÚS EN COSTA RICA Y ACTIVAR EL FONDO DE
AVALES CREADO POR LA LEY N°10106**

**DE LA DIPUTADA SOFÍA ALEJANDRA GUILLÉN PÉREZ Y VARIAS SEÑORAS
DIPUTADAS Y SEÑORES DIPUTADOS**

EXPEDIENTE N°

PROYECTO DE LEY

LEY PARA FOMENTAR LA TRANSICIÓN VERDE E INCLUSIVA DE LAS UNIDADES DE AUTOBÚS EN COSTA RICA Y ACTIVAR EL FONDO DE AVALES CREADO POR LA LEY N°10106

Expediente N°

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En enero del año 2022, se aprobó la Ley N°10106, Crea Fondo Nacional de Avalos para el apoyo a las empresas afectadas por el COVID-19 y la Reactivación Económica con el siguiente propósito:

“El fondo de avales es un instrumento financiero pensado para las empresas que fueron afectadas por la pandemia y que la misma crisis sanitaria les impide presentar garantías a la hora de solicitar un préstamo a los bancos u otras entidades financieras. Para las empresas en esta situación, y que cumplan con los requisitos, el fondo de avales será su garantía.

De esta forma, el Estado otorgará garantías bancarias de hasta el 75% sobre el monto principal del crédito que den las distintas entidades bancarias a miles de empresas afectadas por la pandemia. Es decir, que, si una empresa que accede al crédito no puede responder, el fondo de avales le reconocerá el 75% de lo prestado a la entidad financiera. Esto reduce los riesgos para las entidades y permite mejores condiciones en intereses, plazos y tasas para las empresas.” (Casa Presidencial: 14 de enero del 2022)¹

Sin embargo, a la fecha de presentación de este proyecto de ley, el Fondo de Avalos no ha conseguido activarse, a pesar de las grandes necesidades de financiamiento

¹ Consultar en: <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2022/01/publicada-ley-de-fondo-de-avales/#:~:text=%C2%B0%208%20la%20Ley%20de,Industria%20y%20Comercio%2C%20Victoria%20Hern%C3%A1ndez.>

que existen en el país por parte de micro y pequeñas empresas, así como de cooperativas de distintos sectores productivos.

Al mismo tiempo, se discute en la Comisión de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa el Expediente 22.530, “LEY PARA LA PROTECCIÓN DEL SECTOR AUTOBUSERO NACIONAL ANTE LA CRISIS SANITARIA, SOCIAL Y ECONÓMICA PROVOCADA POR EL COVID-19” del exdiputado Erwen Masis del PUSC, con la excusa de que el sector autobusero costarricense no puede realizar el cambio de flotilla correspondiente al vencimiento de la antigüedad permitida legalmente debido a la pandemia. Ante el debate de este proyecto surge la siguiente duda: en vez de habilitar más años de circulación a unidades de buses, aumentando el riesgo de los usuarios, ¿por qué no reactivar el Fondo de Aavales y canalizarlo – en parte- hacia pequeñas empresas autobuseras con el fin de que migren hacia una flotilla verde e inclusiva?

Unidades de autobús con vida útil vencida

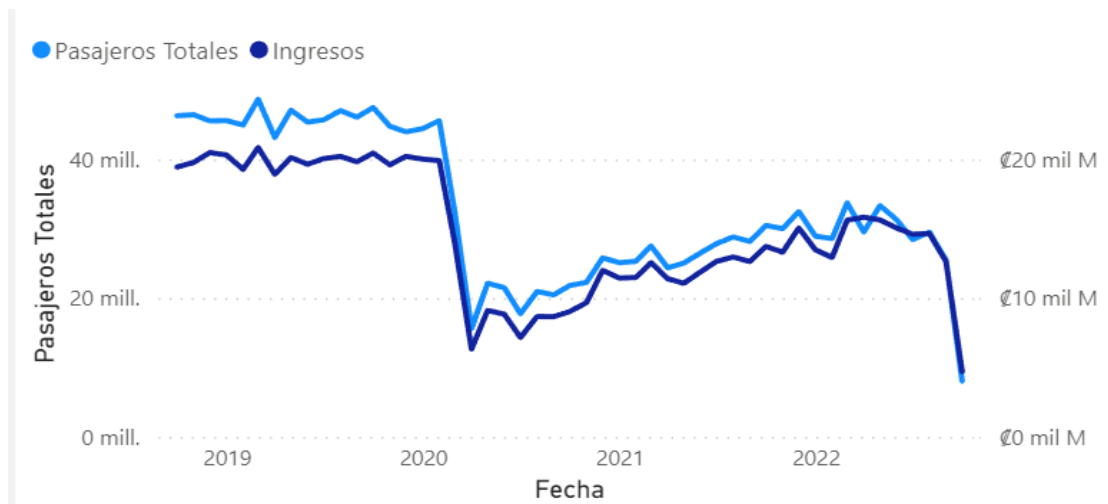
Mediante oficio CTP-DT-DAC-OF-2022-0278 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes evacuó las consultas del Frente Amplio respecto de las unidades de autobús con la vida útil vencida. Según el oficio CTP-DT-DAC-OF-0136-2022 al 1 de febrero de 2022 el Consejo de Transporte Público posee datos de 294 unidades de bus que se encuentran con años fuera de la vida útil, con modelos 2002, 2003, 2004 y 2005. Esto implica que al 1 de febrero de 2022 había unidades inscritas en flota óptima con antigüedades de 20 años (5 unidades), 19 años (3 unidades), 18 años (41 unidades), 17 años (88 unidades), 16 años (157 unidades), para un total de 294 unidades. Detalla el oficio que *“según acuerdo el acuerdo Art. 7.10 de la Sesión Ordinaria 16-2021 celebrada el día 25 de febrero del 2021 la Junta Directiva acordó: “Adicionarle al criterio anterior, que de conformidad con el artículo 52 de la Ley 9078, el Consejo de Transporte Público debe de seguir el procedimiento allí establecido, sea de prevenir a las empresas, por un plazo de tres meses, para que procedan a la sustitución de las unidades cuya vida útil se encuentra vencida”. Sin embargo, a partir de dicha prórroga y a pesar de haber sido notificados por este*

Departamento y de forma automática por medio del Sicut Web al vencer dicho plazo, las unidades continúan inscritas en flota óptima”

El CTP adjunto con el oficio CTP-DT-DAC-OF-2022-0278, una base de datos en Excel en el cual se adjuntan rutas con unidades fuera de vida útil a junio 2022. En los datos actualizados resalta que todavía están inscritas 234 unidades las cuales contienen modelos 2002 (5 unidades), 2003 (3 unidades), 2004 (35 unidades), 2005 (80 unidades) y 2006 (111 unidades); provenientes de empresas de distinto tamaño y capacidad financiera. De estos datos se deriva que para algunas empresas ignorar el deber de renovar la flotilla es una costumbre ahorrativa, mientras que, para otras empresas, es una limitante inevitable por falta de recursos.

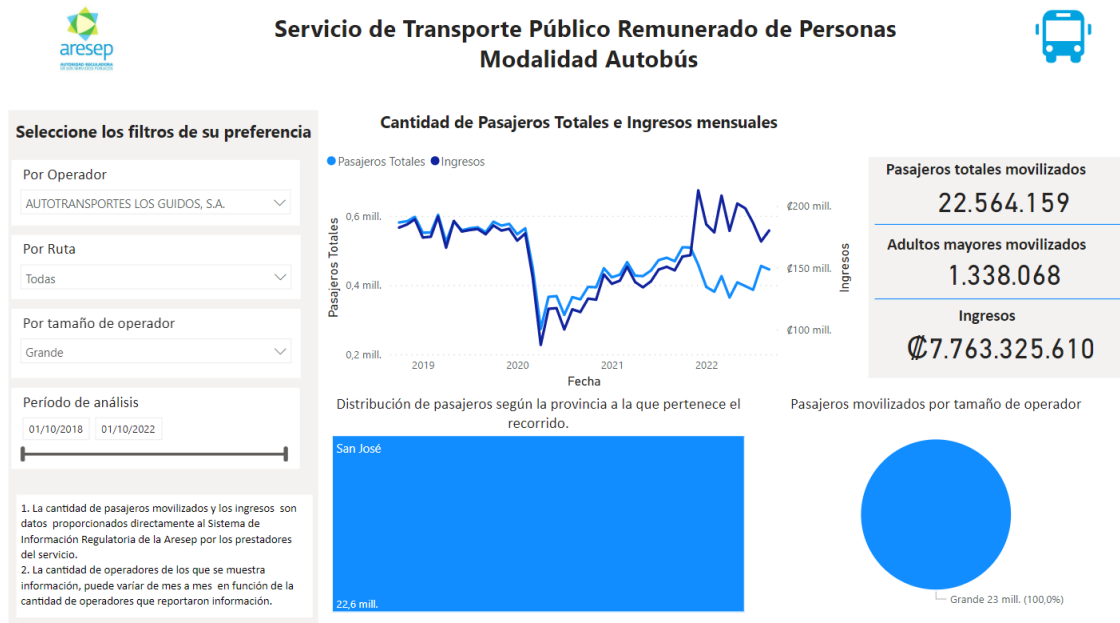
Así las cosas, aunque la crisis económica producto del Covid-19 iniciada en 2020 ciertamente implicó la disminución de los pasajeros e ingresos promedio reportados por las empresas autobuseras (tal y como evidencia el Gráfico 1), lo cierto es que la capacidad de recuperarse de este evento varía en el propio sector. Mientras algunas empresas siguen reportando valores inferiores al período de prepandemia, otras empresas autobuseras ya han recuperado -e incluso superado- los valores (ver Gráfico 2). De lo anterior, efectivamente parece necesario tomar medidas de apoyo para la renovación de la flotilla de buses en Costa Rica, pero: 1) Deben ser medidas focalizadas en favor de las micro y pequeñas empresas autobuseras, 2) Debe garantizarse el resguardo de la seguridad de las personas usuarias mediante rigurosos requisitos a las empresas y 3) Debe incentivarse la transformación de una flotilla altamente basada en Diesel hacia una híbrida o 100% eléctrica. Este momento de renovación de flotilla debe entenderse como una oportunidad para democratizar los mercados del transporte público y avanzar en el cumplimiento de los objetivos del desarrollo sostenible.

Gráfico 1. Cantidad de Pasajeros Totales e Ingresos Mensuales



Fuente: datos abiertos de la Autoridad Regulatoria de los Servicios Públicos (ARESEP).

Gráfico 2. Ejemplo de empresa autobusera que recuperó sus ingresos a valores iguales o superiores previos a la pandemia.



Fuente: datos abiertos de la Autoridad Regulatoria de los Servicios Públicos (ARESEP).

Estructura tarifaria del servicio de autobús

Otro elemento por considerar con respecto al debate de la renovación de la flota es que la estructura tarifaria vigente al 2021 establece que el monto por depreciación ronda el 8.84 % (ver Gráfico 3). En el caso de la antigüedad, los empresarios deben incorporar este costo durante toda la vida útil del autobús, y recuperar el monto de depreciación que posteriormente deberán utilizar para sustituir la unidad una vez que se cumpla la vida útil.

Ciertamente, aquellas empresas con menor capacidad financiera, como las micro y pequeñas empresas, pueden estar enfrentando dificultades de renovar la flota debido a la no recuperación del monto de depreciación durante los dos años de COVID-19 al disminuir la circulación de pasajeros. Sin embargo, nuevamente el análisis debe realizarse diferenciando las características del sector pues otros empresarios autobuseros que ya recuperaron el nivel de ingresos o pasajeros bien pueden costear el cambio de flota y cumplir con su deber de ley. Nótese que es voluntad de las y los legisladores firmantes de este proyecto que las medidas se focalicen en favor de las empresas más pequeñas, no en favor de las grandes empresas autobuseras que cuentan con la capacidad financiera de renovar flota.

Gráfico 3. Composición de la estructura tarifaria modalidad autobús.

Componente	Promedio (%)
Sueldos	35,44
Combustible	23,59
Repuestos	11,94
Depreciación	8,84
Rentabilidad	5,96
Administrativos	4,09
Limpieza	3,62
Llantas	2,33
Lubricantes	2,16
Cánones	1,26
Seguros	0,56
Derecho de circulación	0,21
Total	100,00

Nota: proporciones promedio calculadas con base en fijación realizadas para el MOPT en el año 2021

Fuente: Ministerio de Obras Públicas (MOPT).

Electrificación de la movilidad urbana

En el contexto del debate del Expediente 22.530 el grupo de organizaciones civiles conformado por la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica, ACONVIVIR, Fundación Centro para la Sostenibilidad Urbana, Asociación Regional Centroamericana para el Agua y el Ambiente, Bici Bus, Chepecletas, Colectivo Las Luciérnagas, Pedalízate y Arquitectura en Bicicleta, envió una carta a los 57 diputados (as) cuestionando los argumentos técnicos del dictamen positivo del proyecto de Ley No 22.530 en la Comisión Legislativa de Asuntos Económicos al expediente 22.530:

“Mientras que la región avanza, Costa Rica retrocede. En México, el proyecto Metrobús recientemente realizó la contratación de 50 buses eléctricos y Monterrey anunció la incorporación de 110 buses eléctricos. En Guatemala, Transmetro publicó la licitación para 24 buses eléctricos. En Colombia, Bogotá acaba de agregar 195 buses eléctricos más para una flota total de 1485 buses cero emisiones. En Chile, Santiago espera la llegada de 992 unidades que permitirán duplicar la cantidad de buses eléctricos. Latinoamérica ya suma 3701 autobuses eléctricos, modernos y confortables para las personas usuarias. En Costa Rica, todavía ninguna ruta cuenta con unidades eléctricas ni plan de modernización o electrificación de las unidades”.

Las y los proponentes de este proyecto coincidimos con dicho planteamiento. Es hora de que Costa Rica avance en la transformación de su flota vehicular, incluyendo la del transporte público, hacia una flotilla más verde, sostenible ambientalmente. Así, haciendo escucha de esta solicitud ciudadana, el presente proyecto tiene como uno de sus objetivos impulsar esa transformación.

Contenido del proyecto

De conformidad con lo establecido en el artículo 1 del proyecto de ley se reforman los artículos 4 y 6 y el inciso “c” del artículo 17 de la Ley N°3503 “Ley Reguladora Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores y sus reformas. Las reformas incorporan en el artículo 4 y 6 los siguientes criterios: 1) en caso de que algún oferente contara o hubiese contado con una adjudicación de la misma línea o de otra, solo se le podrá volver a adjudicar una licitación si demuestra que durante el período completo de adjudicación previa se encontró al día con: a) sus obligaciones patronales ante la Caja Costarricense, b) con las obligaciones ante el Ministerio de Hacienda, c) con el pago del canon de regulación del Consejo de Transporte Público de la ARESEP, d) con el informe diario de pasajeros ante la ARESEP y e) con los requisitos técnicos de accesibilidad adecuados a las necesidades de los usuarios con discapacidad establecidos en la Ley N°7600, Sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y sus reformas. 2) en igualdad de condiciones se preferirá a quienes en el período inmediato anterior aparezcan registrados como concesionarios de la línea que se licita y hubieren cumplido cabalmente con los términos y prescripciones de la concesión así como con las condiciones descritas en el párrafo anterior; en segundo lugar, a las cooperativas de usuarios que existan o se constituyan con ese fin y a las micro y pequeñas empresas autobuseras; y en tercer lugar, a las empresas que presenten una flotilla de unidades con motor híbrido o totalmente eléctrico, y al costarricense antes que al extranjero, trátase de personas físicas o jurídicas. En la reforma al artículo 17 se establece: 1) el costo de sustituir las unidades cuya antigüedad permitida para circular esté vencida no podrá recargarse en las tarifas a los usuarios más allá del reconocimiento tarifario de la depreciación. La ARESEP deberá incluir esta prohibición en su modelo tarifario.

El artículo 2 reforma el inciso b) del artículo 3 de la Ley N° 9988 y establece: que el noventa por ciento (90%) se trasladará al Fondo Nacional para el Desarrollo

(Fonade) contenido en la Ley Sistema de Banca para el Desarrollo, Ley N° 8634, y serán distribuidos de la siguiente manera: 1) Cincuenta puntos porcentuales (50 p.p) será asignado a micro y pequeñas empresas y a cooperativas rurales dedicadas al transporte público de personas en modalidad de autobús, con el único fin de que adquieran flotillas equipadas con motor híbrido o totalmente eléctrico. 2) Cuarenta puntos porcentuales (40 p.p) será asignado a micro y pequeñas empresas y a cooperativas dedicadas a otros sectores productivos que presenten alguna de las siguientes características: a) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por mujeres, b) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por personas con discapacidad, b) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por personas adultas mayores, c) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por personas afrodescendientes o de pueblos indígenas, o d) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas rurales o de zonas costeras.

El artículo 3 del proyecto de ley dicta la derogatoria de la Ley N°10106 que crea el fondo de avales, de manera tal que dichos fondos puedan ser trasladados a otro fondo con parámetros de ejecución más efectivos. El transitorio único del proyecto habilita por una única vez y hasta por un plazo de seis meses improrrogables a extender el permiso de circulación establecido en el artículo 46 bis de la Ley 7600. Este transitorio solo será aplicable a las micro y pequeñas empresas y a las cooperativas rurales que apliquen al Fondo Nacional de Avales contenido en la Ley N°10106 con el único fin de adquirir flotillas equipadas con motor híbrido o totalmente eléctrico.

De lo anterior, la presente iniciativa constituye un instrumento para las micro, pequeñas empresas y cooperativas rurales que requieran renovar su flotilla pero que, por sus condiciones económicas, no cuentan con los recursos necesarios. A su vez, el presente proyecto busca garantizar que las rutas de transporte público en modalidad de autobús se otorguen a empresas responsables que procuren la seguridad de las personas usuarias y cumplan con todos sus deberes sociales.

Finalmente, las y los proponentes de este texto pretendemos incentivar la transformación de la flotilla vehicular en una flotilla verde.

En virtud de las consideraciones expuestas, se somete el presente proyecto de ley al conocimiento de la Asamblea Legislativa para su discusión y aprobación por parte de los señores y las señoras diputadas.

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

**LEY PARA FOMENTAR LA TRANSICIÓN VERDE E INCLUSIVA DE LAS
UNIDADES DE AUTOBÚS EN COSTA RICA Y ACTIVAR EL FONDO DE
AVALES CREADO POR LA LEY N°10106**

ARTÍCULO 1. Refórmense los artículos 4 y 6 y el inciso “c” del artículo 17 de la Ley N°3503, Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 4.- La concesión para explotar una línea se adquirirá por licitación, a la cual los interesados concurrirán libremente.

Sólo se licitará la explotación de una línea cuando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes haya establecido la necesidad de prestar el servicio, de acuerdo con los estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; además, deberán probar que no se está creando una competencia ruinosa en contra de los concesionarios establecidos.

Los interesados en la licitación deberán demostrar, entre otras cosas, capacidad financiera, técnica y administrativa; experiencia; honorabilidad y cumplimiento de las obligaciones contraídas anteriormente con el Estado, si fuera del caso, como concesionario o permisionario de transporte. **Además, deberán demostrar encontrarse al día con las obligaciones patronales ante la Caja Costarricense del Seguro Social.**”

“Artículo 6.- Cuando haya varias ofertas sobre la misma línea, se adjudicará la licitación a la persona que, además de ofrecer cumplir con todos los requisitos contenidos en el cartel, demuestre en forma más efectiva su capacidad para cumplir las obligaciones que se derivan del otorgamiento de la concesión.

En caso de que algún oferente contara o hubiese contado con una adjudicación de la misma línea o de otra, solo se le podrá volver a adjudicar una licitación si demuestra que durante el período completo de adjudicación previa se encontró al día con: 1) sus obligaciones patronales ante la Caja Costarricense, 2) con las obligaciones ante el Ministerio de Hacienda, 3) con el pago del canon de regulación del Consejo de Transporte Público de la ARESEP, 4) con el informe diario de pasajeros ante la ARESEP y 5) con los requisitos técnicos de accesibilidad adecuados a las necesidades de los usuarios con discapacidad establecidos en la Ley N°7600, Sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y sus reformas.

En igualdad de condiciones se preferirá a quienes en el período inmediato anterior aparezcan registrados como concesionarios de la línea que se licita y hubieren cumplido cabalmente con los términos y prescripciones de la concesión **así como con las condiciones descritas en el párrafo anterior; en segundo lugar, a las cooperativas de usuarios que existan o se constituyan con ese fin y a las micro y pequeñas empresas autobuseras; y en tercer lugar, a las empresas que presenten una flotilla de unidades con motor híbrido o totalmente eléctrico**, y al costarricense antes que al extranjero, trátase de personas físicas o jurídicas.”

“Artículo 17. Artículo 17.- Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas:

(...)

c) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor, características idénticas y calidad igual o mejor. **El costo de sustituir las unidades cuya antigüedad permitida para circular esté vencida no podrá recargarse en las tarifas a los usuarios más allá del reconocimiento tarifario de la depreciación.**

(...)”

ARTÍCULO 2. Modifícase el inciso b) del artículo 3 de la Ley N° 9988 “Contratos de préstamos suscritos entre la República de Costa Rica y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y el Banco Centroamericano de Integración Económica para financiar el programa de gestión fiscal y de descarbonización”, para que se lea de la siguiente manera:

“(...)”

b) Los recursos del financiamiento aprobado en el artículo 2 de esta ley serán utilizados de la siguiente manera:

1. **El noventa por ciento (90%) se trasladará al Fondo Nacional para el Desarrollo (Fonade) contenido en la Ley Sistema de Banca para el Desarrollo, Ley N° 8634, y serán distribuidos de la siguiente manera:**
 - i. **Cincuenta puntos porcentuales (50 p.p) será asignado a micro y pequeñas empresas y a cooperativas rurales dedicadas al transporte público de personas en modalidad de autobús, con el**

único fin de que adquieran flotillas equipadas con motor híbrido o totalmente eléctrico.

- ii. **Cuarenta puntos porcentuales (40 p.p) será canalizado como créditos, capital de riesgo, capital semilla o avales a micro y pequeñas empresas y a cooperativas dedicadas a otros sectores productivos que presenten alguna de las siguientes características: a) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por mujeres, b) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por personas con discapacidad, b) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por personas adultas mayores, c) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas lideradas por personas afrodescendientes o de pueblos indígenas, o d) Micro o pequeñas Empresas o cooperativas rurales o de zonas costeras.**

2. El diez por ciento (10%) será transferido por el Ministerio de Hacienda a la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), como aporte a las deudas identificadas y conciliadas con esa institución para amortizar a la deuda del Estado con la CCSS, en cumplimiento al convenio de pago entre el Gobierno de la República y esta institución. La transferencia de estos recursos, que realice este Ministerio a la CCSS, estarán excluidos de lo dispuesto en el título IV, Responsabilidad fiscal de la República, y en el capítulo IV, Disposiciones transitorias al título IV, del título V. Disposiciones transitorias; de la ley Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, N° 9635, de 3 de diciembre de 2018, y sus reformas.

El desvío o la utilización de los recursos de estos empréstitos, para fines distintos de los expresamente autorizados en este artículo, será sancionado según lo indicado en el artículo 68 de la Ley 7428, Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, de 7 de setiembre de 1994. Además, constituirá el delito por malversación de fondos públicos, tipificado en el artículo 363 de la Ley 4573, Código Penal, de 4 de mayo de 1970, y será sancionado con las penas establecidas en dicho artículo.”

ARTÍCULO 3- Deróguese la Ley N° 10106 “Creación del Fondo Nacional de Avales para el apoyo a las empresas afectadas por el COVID-19 y la reactivación económica” y sus reformas.

TRANSITORIO. A partir de la entrada en vigencia de esta ley, se habilita por una única vez y hasta por un plazo de seis meses improrrogables a extender el permiso de circulación establecido en el artículo 46 bis de la Ley 7600. Este transitorio solo será aplicable a las micro y pequeñas empresas y a las cooperativas rurales que apliquen a los recursos contenidos en el Artículo 2 de la presente ley, con el único fin de adquirir flotillas equipadas con motor híbrido o totalmente eléctrico.

Rige a partir de su publicación.