

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE AMBIENTE

**FOMENTO A LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA Y
ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

EXPEDIENTE N°24.171

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

29 de octubre del 2024

TERCERA LEGISLATURA

(Del 1° de mayo de 2024 al 30 de abril de 2025)

SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS

(Del 1° de agosto de 2024 al 31 de octubre de 2024)

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS IV

DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE AMBIENTE
FOMENTO A LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA Y
ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

EXPEDIENTE 24.171

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los suscritos Diputados y Diputadas, integrantes de la Comisión Permanente Especial de Ambiente que estudió el proyecto de ley el Expediente No. 24.171 **“FOMENTO A LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA Y ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE”**, rendimos el siguiente **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA**, con base en las siguientes consideraciones:

I. OBJETIVO DE LA INICIATIVA:

El objetivo de este proyecto de ley es el impulsar la ampliación de la red de recarga eléctrica nacional para dar soporte a la transición al transporte eléctrico.

Una flotilla vehicular limpia, contribuye a la reducción de emisiones de dióxido de carbono, mejorando la calidad del aire en las ciudades, la cual es una meta que posee el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles” y, por supuesto, al ser una medida de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos”.

II. TRÁMITE LEGISLATIVO:

- El proyecto fue presentado a la corriente legislativa el 14 de febrero del 2024 por los diputados Kattia Cambronero Aguiluz, Gilberto Campos Cruz, Horacio Alvarado Bogantes y Manuel Morales Díaz.
- Se publicó en el Diario Oficial La Gaceta, N° 43 del 06 de marzo del 2024.
- La recepción del proyecto en la Comisión Permanente Especial de Ambiente fue el 03 de abril del 2024 e ingresó al orden del día y al debate en comisión el 09 de abril del 2024.
- Se conformó una subcomisión para su estudio integrada por los diputados Gilberth Jiménez Siles, Kattia Cambronero Aguiluz, y Manuel Morales Díaz.

III. CONSULTAS REALIZADAS:

Se realizaron consultas a las siguientes instituciones:

- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep)
- Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (Asomove)
- Asociación Costarricense de Productores de Energía (Acope)
- Cámara de Industrias de Costa Rica (CICR)
- Ministerio de Ambiente y Energía (Minae)
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)
- Instituto Costarricense de Electricidad (ICE)
- Compañía Nacional de Fuerza y Luz S. A. (CNFL)
- Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (Jasec)
- Cooperativa de Electrificación Rural Los Santos (Coopesantos R.L.)
- Cámaras de Empresas Distribuidoras de Energía y Telecomunicaciones (Cedet)

IV. INFORME DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS TÉCNICOS:

En el presente expediente se cuenta con el **informe económico** del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos número AL-DEST-IEC-006-2024, el cual indica los siguientes aspectos relevantes:

- “A octubre 2023, se tenía registrado alrededor de 290 puntos de recarga rápida y semirápida en Costa Rica. Según el registro del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), el país cuenta con 48 cargadores rápidos, la mayoría del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), muy por debajo de la meta propuesta en el Plan de Descarbonización, la cual establecía para el 2022, un total de 69 centros de recarga rápida operando.

La cantidad de cargadores requeridos para una red de recarga eléctrica depende de factores como la cantidad de vehículos, la densidad de la población y el promedio de distancia recorrido.”

- Desarrollar modelos de negocio que impulsen al sector privado a acelerar la instalación de puntos de recarga eléctrica podría ayudar a cumplir las metas a corto plazo y contribuir a los objetivos para 2050. Dado el contexto económico inestable, la participación del sector privado es crucial para mejorar la infraestructura y modernización necesaria para satisfacer la demanda de centros de recarga de vehículos eléctricos. Aunque la legislación asignó esta responsabilidad a las distribuidoras de electricidad, no se ha alcanzado la meta de 69 centros de recarga para 2022, ya que solo se ha cumplido el 69.5% (48). La iniciativa propuesta podría acelerar este proceso y mejorar la infraestructura eléctrica en el país.

- “En resumen, el incremento de una flotilla vehicular eléctrica, representa beneficios económicos a los usuarios, y representa un medio ambiente más sano y limpio; sin embargo, se requiere de la incorporación de diferentes agentes de la economía nacional, que puedan contribuir para que el país cuente con la capacidad instalada necesaria para atender la demanda de esta flotilla.”
- El proyecto de ley está alineado con la Agenda 2030 y varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), específicamente el ODS 7 (Energía Asequible y No Contaminante), ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles), ODS 13 (Acción por el Clima) y ODS 17 (Alianzas para Lograr los Objetivos). El proyecto promueve el uso de flotas vehiculares más amigables con el ambiente y transporte eléctrico para reducir emisiones (ODS 7), mejorar la calidad del aire en las ciudades (ODS 11), y contribuir a la adaptación y mitigación del cambio climático (ODS 13). Además, fomenta la cooperación público-privada para alcanzar los objetivos de la Agenda 2030 (ODS 17).

IV. RESPUESTAS RECIBIDAS:

Constan en el expediente las siguientes respuestas al momento de la presentación de este dictamen:

Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica: El día 23 de abril de 2024 por medio del oficio ASOMOVE-035-2024, manifiesta su apoyo a la iniciativa:

- Comunicamos que desde ASOMOVE apoyamos e impulsaremos la aprobación del proyecto de ley denominado: “FOMENTO A LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA Y ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE”, Expediente No. 24.171.
- Se desprende como principal novedad la autorización expresa que se brinda a los sujetos abonados de las empresas eléctricas para que puedan ofrecer el servicio de recarga de vehículo eléctrico, siempre y cuando cumplan con los parámetros técnicos y de seguridad que emita el MINAE. Es necesario mencionar que actualmente no existe prohibición alguna en ese sentido, sin embargo, si existe una inseguridad jurídica al respecto, problemática que esta propuesta vendría a subsanar.
- Dicha autorización, además de oportuna, implica que los sujetos privados podrán ofrecer este servicio en favor de la creciente comunidad de personas usuarias de vehículo eléctrico sin que se infrinja la ley, ya que la recarga pasa de ser conceptualizada como una mera reventa de electricidad a una visión moderna de servicio, en el cual, si bien se incluye el suministro eléctrico, no se limita a este único elemento. En consecuencia, al modernizar este concepto en la ley especial que rige la

materia, dicho servicio quedaría fuera de los límites del monopolio legal de venta de electricidad.

- Esta autorización es conforme con el documento OF-0867-ie-2021 denominado Orientaciones regulatorias y aclaraciones relacionadas con la instalación y funcionamiento de centros de recarga para el transporte eléctrico, en el marco de lo establecido por la ley No 9518: Promoción e Incentivos para el Transporte Eléctrico, documento de la Intendencia de Energía de la ARESEP con fecha del 19 de noviembre del 2021, el cual confirma la viabilidad técnica y legal de que existan dos modelos paralelos de estaciones de recarga rápida para vehículo eléctrico, el público a cargo de empresas distribuidoras de electricidad y tarifado por ARESEP y el segundo el ofrecido por privados abonados a las distribuidoras cuya tarifa sería definida de forma particular.

Cámaras de Empresas Distribuidoras de Energía y Telecomunicaciones (Cedet): El día 10 de mayo de 2024 por medio del oficio CEDET-P-12-2024, realiza las siguientes observaciones.

- Coincidimos con el Proyecto de Ley que la instalación de centros de recarga es fundamental para que más personas adopten la movilidad eléctrica.
- La Ley 9518 ya tiene previsto la posibilidad de que las empresas Distribuidoras puedan hacer alianzas con empresas privadas para centros de recarga, por lo que si no se han hecho más alianzas en realidad no es porque no se pueda legalmente sino por falta de viabilidad económica.
- La regulación tarifaria del servicio de recarga no reconoce las inversiones considerables que deben realizarse y los otros costos que sí reconoce su recuperación se calculan con estimaciones de demanda sobreestimadas, por lo que mientras se mantengan esas condiciones el servicio de recarga tenderá a no ser rentable para las empresas distribuidoras y menos para una empresa privada, de ahí que consideramos que el enfoque para fomentar más centros de recarga lo que requiere es un cambio en la metodología tarifaria aprobada por la ARESEP.

Compañía Nacional de Fuerza y Luz (CNFL): El día 02 de mayo de 2024 por medio del oficio 2001-0542-2024, realiza las siguientes recomendaciones y observaciones:

- Compartimos y aprobamos las razones expuestas y el análisis realizado para la presentación del proyecto de ley para reformar la Ley N° 9518, por cuanto manifiesta y recopila los principales objetivos por los cuales es transcendental la ampliación de la red de carga eléctrica nacional, para dar soporte a la transición al transporte eléctrico y cumplir con los Planes

Nacionales tanto de Descarbonización 2018-2050, así como de Transporte Eléctrico 2018- 2030.

- Este proyecto tiene otros objetivos muy importantes y alentadores como lo son: el incentivar el aumento de la flota eléctrica vehicular, considerando con esta posición adoptar medidas sostenibles para combatir el cambio climático y sus efectos; además de mejorar el estado de la red de centros de recarga eléctrica facilitando la inversión y minimizando barreras para el desarrollo de la infraestructura de carga.
- La actividad de compra y venta de energía desarrollada por las empresas eléctricas facultadas para el desarrollo de la actividad de Distribución y Comercialización de energía: ESPH, JASEC, CNFL, ICE y Cooperativas de Electrificación Rural, debe ser considerada para todos los efectos actividad ordinaria y actividad económica de interés general, en razón de que es una actividad dinámica, que se requiere adecuar a las mejores prácticas de mercado, es una actividad recurrente de cada empresa, intensa ya que se desarrolla frecuentemente en periodos cortos. Esta actividad o servicio constituye la prestación última o final que se realiza frente al usuario o destinatario final, por ello deviene en una actividad ordinaria como se requiere ajustar en este texto para asegurar la eficacia de la reforma legal.

Cooperativa de Electrificación Rural Los Santos (Coopesantos R.L.): El día 30 de abril de 2024 por medio del oficio Cooperativa de Electrificación Rural Los Santos (Coopesantos R.L.), realiza las siguientes recomendaciones y observaciones:

- Si bien coincidimos en que la expansión de los sitios donde se pueda disponer de centros de recarga para vehículos eléctricos no solo podría tener efectos positivos en la adquisición de vehículos eléctricos en el país, si no también tendría una contribución a las metas propuestas en el Plan Nacional de Descarbonización y cumplimiento de los objetivos ODS (11) y ODS (13), también sería necesario tomar en consideración algunos aspectos importantes que mencionamos a continuación:

La adquisición del equipamiento, acondicionamiento de la red de distribución y puesta en operación de un centro de recarga para vehículos eléctricos aún representa una alta inversión, cuyo incremento en el costo dependerá de factores como el tipo de estación de recarga que se pretenda instalar; de esta manera un centro de recarga rápida (L3), dadas sus características y requerimientos técnicos para su interconexión al Sistema Eléctrico de Distribución tendrá un costo significativamente más elevado que la instalación de un centro de recarga semi-rápido (L2) o lento (L1). Por otra parte, una estación de recarga rápida requerirá de la disponibilidad de una red en configuración trifásica, por lo que dependiendo del sitio donde se requiera la instalación de este tipo de estaciones de recarga, requerirá

de una extensión o conversión significativa de la red de distribución, condición que igualmente representa un costo elevado.

Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE): El día 23 de abril de 2024 por medio del oficio DM-287-2024, indica que apoya el proyecto de ley y realiza las siguientes recomendaciones y observaciones:

- Se sugiere consultar a la ARESEP sobre si los abonados pueden o no vender el “servicio de recarga”, siendo que la electricidad es parte del servicio público regulado por la Ley No.7593, o si bien el servicio de recarga no forma parte en sí del servicio público regulado, y se trata de una categoría diferente, no asociado a la comercialización de electricidad, en forma estricta.
- Las normas técnicas son voluntarias, el mecanismo para la oficialización de una normativa técnica es por medio de Reglamentación Técnica, lo cual se realiza por medio del Sistema para la Calidad. Por lo tanto, en este texto debe eliminarse la referencia a “las normas técnicas de seguridad y calidad definidas por el MINAE”. Otro aspecto fundamental, es que, al ser sistemas conectados al Sistema Eléctrico, la verificación de la calidad y seguridad de estos servicios de recarga debe ser verificado por las Empresas Distribuidoras, de manera que se ajuste a los requerimientos técnicos que correspondan. Se sugiere eliminar esta propuesta de inclusión al artículo 31.
- Se propone además que en el texto: “El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) tendrá la obligación de velar por la construcción y el funcionamiento de los centros de recarga, según lo define esta ley.” Se realice una modificación dónde se indique: “El Ministerio de Ambiente y Energía emitirá el reglamento correspondiente para la construcción y el funcionamiento de los centros de recarga (ver comentario, se recomienda estaciones de recarga e infraestructura de recarga), según lo define esta ley.”
- Con relación al Transitorio I, el MINAE deberá actualizar el Reglamento para la Construcción y Funcionamiento de la red de centros de recarga rápida para vehículos eléctricos. Se debe incluir la palabra “rápida” con el fin de que sea el proceso de recarga rápida el que se actualizado, ya que es el que tiene mayores desafíos e inversiones por realizar.

Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (JASEC): El día 03 de mayo de 2024 por medio del oficio GG-AJ-JASR-062-2024, indica que apoya el proyecto de ley y realiza las siguientes recomendaciones y observaciones:

- Solicita incorporar que las personas físicas o jurídicas públicas o privadas que instalen centro de recarga, deban de contar con la respectiva concesión de servicio público otorgada por el Ministerio de Ambiente de Energía. La versión original no lo establece, únicamente hace referencia a

que deben de cumplir con regulaciones técnicas. La motivación de lo anterior estriba en que no puede establecerse un régimen diferenciado entre las distribuidoras de electricidad que necesariamente deben de contar con la respectiva concesión de servicio público y su normativa técnicas específica y las empresas que instalen centros de recarga que no estarán sujetas a regulaciones propias de un servicio público.

- También, busca que se contemple que tanto para las distribuidoras de electricidad como para las empresas que eventualmente se incorporen a brindar el servicio existe un régimen tarifario uniforme y equitativo, evitándose con ellos regímenes tarifarios diferenciados.
- Pretende que a través de líneas de crédito competitivas ofrecidas por los bancos comerciales del Estado, se fomente la instalación y operación de centros de recarga utilizándose las distintas figuras asociativas dispuestas ya por la Ley No. 9518.

Instituto Costarricense de Electricidad (ICE): El día 25 de abril de 2024 por medio del oficio 256-75-2024, indica que apoya el proyecto de ley y realiza las siguientes recomendaciones y observaciones:

- Si la responsabilidad absoluta de la construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga en el país le corresponde exclusivamente a las empresas distribuidoras, o si es una responsabilidad compartida con las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, abonadas de las distribuidoras de electricidad, que puedan desarrollar, operar y vender el servicio de recarga para vehículos eléctricos, es necesario que se indique con claridad en qué medida sigue siendo una responsabilidad de las distribuidoras, al ser estas las que suministran el servicio eléctrico.
- Se menciona que la tarifa en los centros de recarga rápida es competitiva, pero cabe indicar que la tarifa no cubre los costos de inversión, operación y mantenimiento de los cargadores ni la reinversión, actualmente está fundamentada en el costo de la energía, por lo que para que se dé la participación de la empresa privada, es necesario un aumento tarifario que cubra estos rubros que están por fuera en la tarifa actual.
- Es necesario destacar que los costos al público van a subir puesto que actualmente se subsidia la inversión y los costos de operación y mantenimiento de toda la red de carga rápida.
- Se debe de aclarar cuál es la responsabilidad para las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, abonadas de las distribuidoras de electricidad, que puedan desarrollar, operar y vender el servicio de recarga para vehículos eléctricos.

- Se daría una contradicción porque cómo fijaría la tarifa ARESEP, si el que brinda el servicio es un privado o tercero, que contradice el concepto original de servicios regulado. Entendiéndose el marco jurídico actual en el contexto de la electricidad, solo las distribuidoras pueden vender este servicio. Si el tercero vende el servicio de recarga sería un servicio no regulado, entonces la ARESEP no podría fijar la tarifa.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD): El día 25 de abril de 2024 por medio del oficio PNUDCR-AL-001-2024, indica que apoya el proyecto de ley y realiza las siguientes recomendaciones y observaciones:

- La importancia de acelerar la transición hacia el transporte alimentado por energías limpias, producidas en el país, es incuestionable. Sin embargo, enfrenta dos grandes desafíos: 1) el aumento de la oferta eléctrica y 2) la expansión de la infraestructura de soporte. El proyecto de ley aborda de manera efectiva el segundo, mediante la habilitación de las condiciones jurídicas necesarias para ampliar significativamente la infraestructura de recarga eléctrica. Por esto, el proyecto de ley en consulta propone una solución innovadora al incentivar la participación de un mayor número de actores capaces de invertir y prestar el servicio de recarga, facilitando así una red más extensa y accesible que soporte el crecimiento de la flotilla de vehículos eléctricos.
- Lograr una transición eficaz al transporte eléctrico excede las capacidades y recursos exclusivos del Estado y de las distribuidoras eléctricas. Es imprescindible sumar al sector privado a través de alianzas público-privadas que potencien esta transformación.
- Para fomentar la participación de más actores en el negocio de la distribución, es necesario actualizar el marco normativo para que ARESEP fije una tarifa de consumo mayorista, diferenciada de la tarifa de consumo minorista, de la misma manera en que RECOPE distribuye a las gasolineras el combustible a un precio diferente al que éstas lo venden al consumidor o consumidora final. Esto es indispensable para permitir que quienes inviertan en infraestructura de recarga obtengan un margen de ganancia para la recuperación de su inversión.
- Cabe destacar también que es importante generar las condiciones para facilitar la transición a las actuales gasolineras, para que puedan prestar también el servicio de recarga eléctrica. Para esto, recomendamos que el proyecto de ley autorice expresamente a estos establecimientos comerciales como uno de los puntos que puede brindar el servicio, siempre que cumpla con los requerimientos técnicos y de seguridad que establezcan las instituciones competentes.

- Otro aspecto importante para considerar es que debe establecerse un estándar de cargadores y de métodos de pago.
- Finalmente, consideramos importante que se incluya en el proyecto la obligación de que, en los proyectos inmobiliarios nuevos, mayores a cierto número de unidades habitacionales, comerciales o de oficinas, y de estacionamientos públicos y privados, se incluya infraestructura de recarga para abastecer a la población residente y visitante, bajo los estándares que defina la institución competente.
- Incluir explícitamente en el texto del articulado que la construcción de estaciones de carga es una actividad regular de las empresas distribuidoras, que será financiada con sus propios recursos. Esto para evitar interpretaciones posteriores que afecten el reconocimiento de estas inversiones en las tarifas eléctricas por parte de la ARESEP.
- Consideramos que el papel del MINAE debería ser velar por el cumplimiento de la normativa sobre centros de carga que se emita vía reglamento, mientras que en el caso de la construcción y funcionamiento de estos corresponderá a otras entidades como, por ejemplo, los gobiernos locales en su responsabilidad de fiscalizar las construcciones en sus respectivos cantones o a las empresas públicas y cooperativas de electrificación, que proveen la energía para su funcionamiento.
- Sugerimos que se aclare que los puntos de recarga a construir deben ser con cargadores rápidos y ultra rápidos, que, si bien son más onerosos, son los que permitirían realizar este proceso en un tiempo razonable usando centros de acceso público de recarga. Debería regularse, también, la cantidad de puntos de recarga que se fijen en los centros de carga, para esto, proponemos que la ley indique que, vía reglamento, debe determinarse un mínimo de puntos de recarga por centro.
- Recomendamos incluir en este artículo una disposición para que instituciones públicas, que cuenten con instalaciones propias y espacios de parqueo, puedan concesionar la operación de un centro de recarga en un espacio delimitado con ese fin.
- Proponemos que se incluya en la propuesta de reforma de ley, que se debe fijar una tarifa de venta “al por mayor” que las empresas distribuidoras cobrarán a los operadores privados de puntos de distribución. Además, ARESEP deberá definir una tarifa minorista que refleje el costo mayorista de la energía, la inversión en infraestructura de las estaciones de carga y un margen de ganancia establecido.

V. AUDIENCIAS RECIBIDAS:

Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (Asomove)

En la sesión ordinaria No. 13 del martes 27 de agosto de 2024 se recibió en audiencia a Silvia Rojas Soto, Yener Alfaro Zeledón y Allan Blanco Coto, representantes de la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (Asomove). En esta audiencia, la señora Silvia Rojas Soto, representante de la Asociación de Movilidad Eléctrica de Costa Rica (Asomove), junto con otros expertos, expone su apoyo al expediente N.° 24171.

Rojas destaca que el 41.55% de las emisiones de gases de efecto invernadero en Costa Rica provienen del sector transporte, lo que convierte en una prioridad la electrificación del transporte. Menciona que el 88% del país respira aire contaminado superando los niveles de partículas recomendados por la OMS, no solamente en San José, sino ya en ciudades como Heredia, Cartago, en La Uruca, en Santa Ana y en Belén. Subraya la importancia de la Ley N.° 9518 para facilitar esta transición, explicando que el proyecto de ley en cuestión busca mejorar la red de cargadores eléctricos, en particular los rápidos, que permiten cargar vehículos en tiempos más cortos, garantizando una infraestructura de carga básica a nivel nacional. Explica que el sistema actual, que obliga a las distribuidoras eléctricas a instalar cargadores, ha logrado avances, pero es insuficiente. Por ello, apoya la apertura a inversiones privadas, que permitirían una expansión más rápida y eficiente, aunque advierte que es crucial mantener una red mínima gestionada por el sector público para asegurar cobertura en todo el país.

El experto Allan Blanco Coto presenta datos sobre el crecimiento exponencial de vehículos eléctricos en Costa Rica, pasando de 400 en 2018 a 7 000 en solo medio año 2024. Sin embargo, señala que el número de cargadores rápidos no ha crecido al mismo ritmo, lo que pone en riesgo el desarrollo de la movilidad eléctrica en el país. Comparando con países como Noruega y China, Blanco subraya la necesidad de incrementar significativamente la cantidad de cargadores para apoyar el creciente número de vehículos eléctricos.

Se estima que debe haber un cargador rápido por cada cien vehículos eléctricos. En Costa Rica, aunque en 2017 había 38 cargadores rápidos y aumentaron a 52 en 2018, actualmente solo hay 56, lo que muestra un crecimiento insuficiente frente al rápido incremento de vehículos eléctricos. En 2024, el 20% de los nuevos vehículos en el país son eléctricos, y se espera llegar al 25% antes de 2026. Este crecimiento exige la instalación de unos 40 cargadores rápidos por año, no solo en rutas largas, sino también en áreas urbanas para atender a vehículos comerciales, taxis y emergencias.

Finalmente, Jenner Alfaro Zeledón resalta la insatisfacción de los usuarios con la infraestructura de carga actual, particularmente con los cargadores públicos que a menudo presentan fallas o tardan mucho en ser reparados. Apoya el proyecto de ley, argumentando que permitir modelos mixtos de gestión pública y privada para la infraestructura de carga garantizará su expansión y eficiencia, asegurando el acceso a servicios de carga en todo el país.

Instituto Costarricense de Electricidad (ICE)

En la sesión ordinaria No. 22 del martes 01 de octubre de 2024 se recibió en audiencia al señor Señor Marco Acuña Mora, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE).

Marco Acuña Mora habló sobre el contexto de la electromovilidad en Costa Rica y las acciones que la institución ha llevado a cabo en los últimos años para promoverla. Explicó que existe un marco legal y regulatorio, compuesto por la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, el Plan de Descarbonización y el Plan Nacional de Transporte Eléctrico. Estos elementos han facilitado un crecimiento significativo en la adopción de vehículos eléctricos, destacando que en los últimos tres años se ha importado una cantidad considerable de estos vehículos, alcanzando unos 12 000 en el país.

Acuña mencionó que uno de los principales retos es la infraestructura de recarga, y subrayó que la ARESEP ha establecido tarifas para la recarga rápida. Consideran que la tarifa debe ser regulada para los cargadores rápidos, aunque no lo ven tan necesario para los semi rápidos. Esto garantizaría que las empresas eléctricas reciban el pago adecuado por la electricidad y brindaría seguridad jurídica para futuras inversiones. Cada cargador cuesta alrededor de 150 000 dólares, por lo que es esencial una tarifa que cubra no solo el costo de implementación, sino también el mantenimiento y la electricidad suministrada.

El ICE, desde 2019, ha trabajado en la creación de la primera red de recarga rápida, invirtiendo en equipos especializados y gestionándolos mediante una aplicación móvil. Actualmente, hay 38 cargadores rápidos instalados en el país, con capacidades que permiten una recarga eficiente para diferentes tipos de vehículos eléctricos. No obstante, el aumento exponencial de vehículos eléctricos en el país ha generado presión sobre los puntos de carga, provocando tiempos de espera para su uso. Además, algunos cargadores pueden sufrir daños y quedar inhabilitados, lo que agrava la situación.

Marco Acuña también menciona que planean asociarse con empresas privadas para instalar cargadores y explorar modelos de negocio innovadores. Aunque tienen previsto incorporar más centros de recarga, reconocen que no serán suficientes. Además, consideran que la tarifa actual no es lo suficientemente atractiva para expandir el negocio. Por ello, sugieren revisarla, no solo para el ICE y las empresas eléctricas, sino también para actores privados, garantizando la rentabilidad.

Además, el ICE ha asesorado a entidades públicas y privadas en la instalación de cargadores eléctricos y ha colaborado en iniciativas como la introducción de autobuses y taxis eléctricos, en parte gracias a donaciones internacionales. Acuña también destacó que el ICE no ve impacto financiero negativo en que actores privados participen en la instalación de cargadores, ya que al final la

electricidad viene de las propias empresas eléctricas, creando un encadenamiento económico en torno a la electromovilidad.

Finalmente, concluyó que el crecimiento de la electromovilidad en el país beneficiará a todos los actores involucrados, siempre y cuando se establezcan precios justos para los usuarios, lo que a su vez incentivará la inversión en este sector.

Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE)

En la sesión ordinaria No. 22 del martes 01 de octubre de 2024 se recibió en audiencia al Señor Ronny Rodríguez Chaves, Viceministro de Energía, y el Señor Randall Zúñiga, director de Energía del Ministerio de Ambiente y Energía.

En la audiencia, ambos discutieron la importancia de apoyar un proyecto de ley relacionado con la electromovilidad en Costa Rica. Ronny Rodríguez enfatizó que la electromovilidad es una tecnología clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente en el sector transporte, que genera el 75% de las emisiones energéticas del país, debido al uso de combustibles derivados del petróleo.

Rodríguez explicó que, aunque Costa Rica tiene una electricidad casi 100% renovable, las emisiones siguen aumentando, y que es fundamental implementar medidas adicionales para promover la movilidad eléctrica. Actualmente, hay más de 16,000 vehículos eléctricos en el país, pero para seguir fomentando su uso, destacó la necesidad de desarrollar una infraestructura más amplia de recarga, con la participación de alianzas público-privadas. Señaló que las empresas distribuidoras han cumplido con sus obligaciones de instalar centros de recarga, pero que el crecimiento en la cantidad de vehículos eléctricos exige más estaciones de carga rápida para garantizar la confianza de los usuarios.

Randall Zúñiga, por su parte, recomendó varios cambios al proyecto de ley. Sugirió que las normativas técnicas de seguridad se alineen con el sistema nacional de calidad a través del proceso del Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), para evitar barreras al libre comercio. También propuso una terminología más amplia, sugiriendo que el término "centros de recarga" se cambie a "estaciones de recarga" para reflejar un concepto más global, similar al de las estaciones de combustible. Además, destacó la importancia de diversificar el negocio de las empresas eléctricas y fomentar la competencia entre actores privados en la prestación de servicios de recarga.

Zúñiga también abordó la regulación de estos servicios, subrayando que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) debe fiscalizar el desarrollo de este servicio de interés general, pero un privado puede desarrollar esta actividad sin problema.

Aclaró que la recarga de vehículos eléctricos no es un servicio público, sino un servicio de interés general, según lo estipulado en la Ley No. 10086, que regula

los recursos energéticos distribuidos. La recarga puede tomar energía de la red, pero también puede devolverla o utilizarse como batería móvil. La ARESEP fiscaliza el servicio relacionado con el uso de energía, pero no lo considera un servicio público. Creen que cuando el mercado esté en competencia, este se ajustará de forma natural, permitiendo a los actores privados establecer tarifas más competitivas para atraer clientes. La ARESEP debe definir reglas generales, sin restringir al sector privado en la implementación de centros de recarga.

Finalmente, recomendó que el proyecto de ley se enfoque en la instalación de estaciones de recarga rápida y ultra rápida, ya que estas son las que más beneficio aportarían al país en el futuro.

En conclusión, los funcionarios resaltaron la importancia de agilizar la aprobación de la ley y adaptar las normativas para garantizar un desarrollo eficaz y seguro de la infraestructura de recarga en Costa Rica, incentivando así el uso de vehículos eléctricos.

V. SOBRE EL FONDO:

El país urge de soluciones para reducir la dependencia de los combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero. El uso de vehículos eléctricos ha experimentado un auge, pero la infraestructura de recarga no ha crecido al mismo ritmo. El sistema actual ha logrado avances en la instalación de cargadores eléctricos establecido en la Ley No. 9518 “Incentivos y promoción para el transporte eléctrico”, no obstante, ha sido insuficiente para suplir la demanda en cantidad y calidad.

Permitir la participación del sector privado en la comercialización del servicio de recarga eléctrica ofrece beneficios que promueven el desarrollo sostenible y la transición al transporte eléctrico. Además, al delegar la instalación de puntos de recarga al sector privado, las distribuidoras de electricidad pueden centrarse en su función principal. Esta instalación en comercios y otros establecimientos también puede aumentar la visita y el consumo de clientes.

Durante el análisis del presente proyecto de ley en discusión, se consideró la importancia de garantizar que exista una red básica de centros de recarga para fomentar la movilidad eléctrica. Así como la necesidad de que los centros de recarga cuenten con fiscalización y cumplan aspectos como acceso universal, precios justos, calidad y sostenibilidad.

VI. CONCLUSIÓN:

De conformidad con lo expuesto anteriormente, las siguientes diputaciones recomiendan al Plenario Legislativo la aprobación del proyecto de ley **No. 24.171 “FOMENTO A LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA Y ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE”**.

El texto del proyecto es el siguiente:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

FOMENTO A LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA Y ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ARTÍCULO ÚNICO- Refórmense los artículos 31 y 32 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico No. 9518 del 25 de enero del 2018 y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

ARTÍCULO 31- Autorización para la instalación de centros de recarga. Se autoriza a toda persona física o jurídica, pública o privada, a que puedan instalar, desarrollar y operar centros de recarga de vehículos eléctricos, así como la venta el servicio de interés general de recarga de vehículo eléctrico. El Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) emitirá el reglamento correspondiente para la construcción y el funcionamiento de la infraestructura y los centros de recarga.

El propietario de un centro de recarga, debe garantizar la confiabilidad y seguridad de sus equipos y asumir toda responsabilidad directamente asociada el servicio que ofrece, así como por los daños que eventualmente pueda que causar, tanto a sus clientes como a la red eléctrica de la empresa distribuidora de electricidad.

Existirá una red básica de centros de recarga para asegurar la cobertura a nivel nacional, la construcción y puesta en funcionamiento de esta red básica de centros de recarga corresponderá a las distribuidoras de electricidad. El Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) tendrá la obligación de velar por la construcción de dicha red, vía reglamento. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) deberá realizar la fiscalización de esta red básica de centros de recarga, según lo define esta ley. Esta red básica de centros de recarga, en carreteras nacionales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada ochenta kilómetros (80 km), en caminos cantonales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada ciento veinte kilómetros (120 km). Las distancias señaladas y cantidades de centros de recarga podrán ser ajustadas por el MINAE, vía reglamento.

ARTÍCULO 32- Comercialización del servicio de recarga. La comercialización del servicio de recarga de vehículos eléctricos se considera un servicio de interés general, según define el Artículo 2 de la Ley de Promoción y Regulación de Recursos Energéticos, Ley N.º 10086 del 08 de diciembre del 2021 y sus reformas.

La ARESEP deberá establecer obligaciones específicas para este servicio de interés general, que incluya aspectos como:

- a) Acceso universal: Asegurar que todas las personas, independientemente de su ubicación o situación económica, tengan acceso a los servicios.
- b) Precios justos: Impedir prácticas abusivas de precios en un contexto de competencia.
- c) Calidad mínima: Establecer estándares de calidad que deben cumplir los proveedores.
- d) Sostenibilidad: Garantizar que los servicios sean sostenibles desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

La ARESEP definirá las tarifas asociadas al servicio público de distribución y comercialización de energía eléctrica que cobren las empresas distribuidoras de electricidad a las personas físicas o jurídicas que operen centros de recarga, siendo rentable para las empresas distribuidoras de electricidad y que permita un margen compensación justa para los propietarios de centros de recarga.

La ARESEP deberá fiscalizar los centros de recarga, para lo cual definirá un canon del cero coma cero cinco por ciento (0,05 %) del precio final de cada servicio de recarga comercializado en cada centro de recarga, dicho canon se calculará al cierre del año fiscal. El fin de este canon será dotar los recursos necesarios para una supervisión eficiente de la operación de centros de recarga. Anualmente la ARESEP deberá rendir cuentas del uso de estos recursos mediante un informe auditado.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.- El Poder Ejecutivo deberá emitir o actualizar la reglamentación correspondiente, en un plazo no mayor a los seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

TRANSITORIO II.- La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) deberá establecer o actualizar las tarifas descritas en el artículo 32 de la presente ley en un plazo no mayor a seis meses, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. En caso de que, una estación de recarga de una persona física o jurídica privada comience a operar antes de oficializadas las tarifas descritas en el artículo 32, la empresa distribuidora cobrará la energía requerida por este cliente según la tarifa aplicable al bloque de comercios, servicios e industrias.

TRANSITORIO III.- Con el fin de permitir y promover la instalación y operación inmediata de estaciones de recarga de personas físicas o jurídicas privada, el canon anual descrito en el artículo 32 de la presente ley, comenzará su cobro a partir del año siguiente contado a partir de la entrada en vigencia de la emisión o

actualización de la reglamentación para operación de estaciones de recarga que emitirá el Poder Ejecutivo.

Rige a partir de su publicación.

DADO A LOS VEINTINUEVE DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO DEL AÑO EN CURSO. SAN JOSE, SALA DE SESIONES DE LA COMISION PERMANENTE ESPECIAL DE AMBIENTE DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA.

Oscar Izquierdo Sandí
Presidente

Kattia Cambronero Aguiluz
Secretaria

Rosalía Brown Young

Gilberth Jiménez Siles

Manuel Morales Díaz

Katherine Moreira Brown

María Marta Padilla Bonilla

Daniela Rojas Salas

Ariel Robles Barrantes

DIPUTADOS (AS)