



**DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS
TÉCNICOS**

AL-DEST- IJU -368-2024

INFORME DE: PROYECTO DE LEY

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

TEXTO DICTAMINADO

EXPEDIENTE N.º 24.171

INFORME JURÍDICO

**ELABORADO POR:
DAISY GUERRERO DELGADO
ASESORA PARLAMENTARIA**

**SUPERVISADO POR:
GUSTAVO RIVERA SIBAJA
JEFE DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN
FERNANDO LEONEL CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTAL**

06 NOVIEMBRE 2024





TABLA DE CONTENIDO

a) Resumen del Proyecto.....	3
b) Vinculación con Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	5
c) Análisis del Articulado.....	6
Reforma del artículo 31.-.....	6
Reforma del artículo 32.-.....	13
DISPOSICIONES TRANSITORIAS.....	16
d) Consideraciones Finales.....	16
e) Técnica Legislativa.....	17
f) Procedimiento.....	17
Votación.....	17
Delegación.....	17
Consultas Preceptivas.....	17
g) Fuentes.....	18

TABLA DE CONTENIDO.....	2
I. RESUMEN DEL PROYECTO:.....	3
II. ANTECEDENTES:.....	3
1.- LEYES.....	3
2.- PROYECTOS:.....	4
3.- OTRAS FUENTES:.....	4
III. CONSIDERACIONES SOBRE EL FONDO DEL PROYECTO:.....	4
IV. ASPECTOS DE TECNICA LEGISLATIVA.....	5
V. ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO.....	5
1.- VOTACIÓN.....	5
2.- DELEGACIÓN A COMISIÓN LEGISLATIVA PLENA.....	5
3.- CONSULTAS.....	5
<i>Obligatorias:</i>	5
<i>Facultativas:</i>	6

INFORME JURÍDICO

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

EXPEDIENTE Nº 24.171

ANÁLISIS TÉCNICO

a) Resumen del Proyecto

El proyecto de ley en su texto original reforma los artículos 31 y 32 de la Ley la Ley N° 9518, Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, del 6 de febrero de 2018, con el fin de autorizar la participación de personas físicas y jurídicas, públicas o privadas, abonadas de las distribuidoras de electricidad, para que puedan contribuir al desarrollo, operación y venta del servicio de recarga para vehículos eléctricos.

Admitir la participación del sector privado en la venta del servicio de recarga eléctrica implica una serie de beneficios, fomentaría el desarrollo sostenible y la transición a modelos de transporte eléctrico.

Tiene como objetivo de acuerdo con las y los diputados proponentes de:

“impulsar la ampliación de la red de recarga eléctrica nacional para dar soporte a la transición al transporte eléctrico”

Este proyecto de ley fue dictaminado por la Comisión Permanente Especial de Ambiente, el 29 de octubre del 2024. En dicha sesión se aprueba el informe de subcomisión a cargo del estudio y análisis del proyecto, dicho informe recomienda *la aprobación del proyecto de ley por el fondo y la aprobación de un texto sustitutivo*. Por lo anterior el expediente legislativo cuenta con un Dictamen Afirmativo de Mayoría.

Si bien los cambios propuestos en el texto dictaminado responden al análisis, el proceso de consulta, las audiencias llevadas a cabo en la Comisión y el Informe Técnico Económico AL-DEST-IEC-006-2024 del 3 de setiembre de 2024 del Departamento de Servicios Técnicos, por el fondo, el proyecto responde al mismo objetivo, cual es autorizar la participación del sector privado en la comercialización del servicio de recarga eléctrica. *Por lo que el presente informe hará referencia al texto dictaminado en Comisión.*

**a) Antecedentes¹**

En el Sistema de Información Legislativa (SIL) se ubicó el proyecto de ley que dio origen a la Ley que se pretende reformar mediante este proyecto de ley, se trata del **Expediente N° 19.744 LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO**, que generó la **Ley N° 9518** del 6 de febrero de 2018. Ley que tiene por objeto estimular y fomentar el uso del transporte eléctrico en el país, como una medida efectiva para reducir el consumo de combustibles fósiles y con ello disminuir la contaminación ambiental, los daños en la salud pública y el gasto de los usuarios en movilidad. La ley otorga una serie de incentivos económicos para que las personas puedan adquirir vehículos 100% eléctricos, entre ellos la exoneración del impuesto aduanero, el IVA, el impuesto selectivo de consumo y el marchamo, según unos tratos diferentes para cada impuesto, en donde el trato más bajo según el valor CIF del vehículo exoneraba el impuesto en 100%, y a partir de 30 mil dólares exoneraba en distintos porcentajes y tratos los restantes impuestos Sin embargo, los incentivos mencionados en esta ley tenían una vigencia de 5 años desde su aprobación por lo que para el 2023 ya no habría incentivos fiscales para traer este tipo de autos, los cuales, suelen ser más onerosos que sus homólogos de combustión.

Por lo mencionado. esta ley fue reformada en el periodo legislativo 2018- 2022, mediante el Proyecto de Ley **N° 21.465 LEY DE INCENTIVOS AL TRANSPORTE VERDE (REFORMA DEL CAPÍTULO III DE LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, Ley N° 10209**, del 5 de mayo de 2022, que en resumen extendió los incentivos económicos a los vehículos eléctricos de forma escalonada. Se reformó el esquema de incentivos eléctricos ampliándolo a los vehículos usados de hasta 5 años. Deja el IVA en un 1% pero lo aumenta anualmente en otro 1% hasta completar el 13% del IVA, sea, en un plazo de 13 años. Respecto al Selectivo de Consumo y Valor Aduanero, lo que hace es aplicar en tratos de cada 3 años un aumento en la tarifa del 25% hasta el completar el 100%.

Para el impuesto de la propiedad también se da una tarifa escalonada del 20%.

¹ Esta sección y la siguiente han sido desarrolladas por el asesor Lic. Tonatíuh Solano Herrera, del Área de Investigación y Gestión Documental.



Expedientes Legislativos en la corriente Legislativa: En la actualidad se encuentra otra propuesta legislativa en estudio, se trata del proyecto de ley:

- **EXPEDIENTE N° 22.713: REFORMA DE LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, LEY N° 9518, DE 25 DE ENERO DE 2018, PARA QUE SE DENOMINE LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE.** Este expediente se encuentra en el orden del día del Plenario desde el 1 de febrero de 2024. Cuenta con un Dictamen Afirmativo de Mayoría y un Dictamen Negativo de Minoría de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, el 19 de setiembre de 2023.

b) Vinculación con Objetivos de Desarrollo Sostenible

“El proyecto de ley presenta una vinculación multidimensional y una afectación positiva con la Agenda 2030, presente en el ODS 7 “Energía Asequible y No contaminante”, 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, 13 “Acción por el Clima” y 17 “Alianzas para Lograr los Objetivos”.

Lo anterior, por cuanto sus pretensiones se encuentran vinculadas positivamente a las metas asociadas a promover flotas vehiculares públicas y privadas amigables con el ambiente y orientadas a la reducción de emisiones mediante la mejora de la calidad de los combustibles derivados de hidrocarburos y el uso del transporte eléctrico (ODS 7); adoptar medidas que contribuyen a reducir el impacto ambiental de las ciudades como mejorar la calidad del aire (ODS 11); así como, incluir medidas para contribuir a la adaptación al cambio climático, que incidan en la reducción de los sus efectos negativos (ODS 13).

Todo lo cual, impacta las metas del ODS 17 de conducir las políticas públicas a los desafíos definidos por la Agenda 2030 y promover que la empresa privada adopte medidas para contribuir con el logro de los ODS y de las metas relevantes para el país.

Aunque no compete a la materia de este proyecto de ley, se hace la observación que si bien aumentar el uso de vehículos eléctricos tiene beneficios en materia de calidad del aire y cambio climático; si el país no invierte en mayores fuentes renovables de energías limpias, a futuro se tendrían que quemar más hidrocarburos para producir esta energía, con las consecuencias negativas al ambiente que más bien se pretenden evitar.”



c) Análisis del Articulado

ARTÍCULO UNICO- Refórmense los artículos 31 y 32 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N° 9518, de 06 de febrero del 2018 y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

Reforma del artículo 31.-

Ley Vigente	Texto Base	Texto sustitutivo
ARTÍCULO 31- Implementación de los centros de recarga. La construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga en el país les corresponde a las distribuidoras de electricidad. 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. De conformidad con los estándares internacionales, en carreteras nacionales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada ochenta kilómetros (80km), en caminos	Artículo 31- Implementación de los centros de recarga La construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga en el país le corresponde a las distribuidoras de electricidad. Se autoriza a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, abonadas de las distribuidoras de electricidad, a que puedan desarrollar, operar y vender el servicio de recarga para vehículos eléctricos, siempre que cumplan con las normas técnicas de seguridad y calidad definidas por el Ministerio de Ambiente y Energía vía reglamento. 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. De conformidad con los estándares internacionales, en carreteras nacionales las distribuidoras deberán construir y poner en funcionamiento por lo menos	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 del 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. La persona El propietario de un centro de recarga debe garantizar la confiabilidad y seguridad de sus equipos y asumir toda responsabilidad directamente asociada al servicio que ofrece, así como por los daños que eventualmente pueda causar, tanto a sus clientes como a la red eléctrica de la empresa distribuidora de electricidad. Existirá una red básica de



cantonales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada ciento veinte kilómetros (120km). Las distancias señaladas podrán ser ajustadas por el Ministerio de Ambiente y Energía, vía reglamento. Los centros de recarga deberán contar con una pizarra informativa sobre los puntos de recarga más cercanos o próximos, tiempos de recarga, estadísticas de consumo y demás información que defina el Minae, vía reglamento.	un centro de recarga cada ochenta kilómetros (80km), en caminos cantonales deberán construir y poner en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada ciento veinte kilómetros (120km). Las distancias señaladas podrán ser ajustadas por el Ministerio de Ambiente y Energía, vía reglamento, cuando así lo considere necesario, en proporción con el crecimiento anual y proyectado del parque vehicular eléctrico. Los centros de recarga deberán contar con una pizarra informativa sobre los puntos de recarga más cercanos o próximos, tiempos de recarga, estadísticas de consumo y demás información que defina el Minae, vía reglamento	centros de recarga para asegurar la cobertura a nivel nacional, la construcción y puesta en funcionamiento, esta red 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.
---	--	--

Mediante esta reforma se pretende modificar el artículo 31 de la Ley N° 9518, que en la ley vigente regula que la construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga para vehículos eléctricos en el país, **les corresponde a las distribuidoras de electricidad** (en la distribución participa el propio ICE y su empresa distribuidora la Compañía Nacional de Fuerza y Luz CNFL, así como dos empresas municipales JASEC y ESPH, y las cooperativas de electrificación rural²).

La modificación que se realiza en el texto dictaminado elimina la participación expresa o exclusiva de las distribuidoras de electricidad en la construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga en el país y en su lugar crea una habilitación legal autorizando la participación de ***toda persona física o jurídica, pública o privada***

² “Ley de Participación de las Cooperativas de Electrificación Rural y de las Empresas de Servicios Públicos Municipales en el Desarrollo Nacional.” Ley N° 8345 del 26 de febrero 2003.



(donde obviamente quedan incluidas las distribuidoras) en dos vías, para que:

- 1. Puedan instalar, desarrollar y operar centros de recarga de vehículos eléctricos³ y**
- 2. Puedan vender el servicio de recarga a todo vehículo eléctrico.**

Es importante hacer notar que, dentro de la fundamentación del proyecto de ley se menciona que se impulsa una ampliación de la red de recarga eléctrica para dar soporte a la transición al transporte eléctrico, actividad que a la fecha se viene realizando por las distribuidoras de electricidad, lo anterior se plantea en el texto base tal y como puede observarse en el cuadro comparativo.

Esta ampliación se logra otorgando esa responsabilidad de forma compartida para la construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga en el país, tanto a las empresas distribuidoras de electricidad junto con las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas.

En el texto del artículo dictaminado se elimina la participación **exclusiva** de las distribuidoras en esta función de instalación de centros y se limita a que esta labor sea llevada a cabo por las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas que se autorice bajo el cumplimiento de requisitos técnicos como un servicio privado más, entendiendo que el centro de cargas es además algo distinto que solo el suministro de energía eléctrica en sí mismo.

Sobre el texto dictaminado del artículo, pareciera que la autorización contenida en el punto uno está más enfocada a permitir que las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas participen en una actividad más de tipo comercial y puedan invertir en la instalación, el desarrollo y la operación centros de recarga. Etapas que para esta asesoría considera importante se definan claramente en la ley con el fin de establecer claridad y responsabilidad. Esto es especialmente importante para evitar confusión entre las empresas privadas y las autoridades reguladoras en cuanto a obligaciones específicas; o al menos se definan claramente en la vía reglamento.

³ **Centro de recarga:** estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos. Los dispensadores para carga pueden ser del tipo estación, en poste, empotrado o parche, entre otros. Su funcionamiento se regirá por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en el reglamento de esta ley.



Con respecto a la participación de qué terceras personas (físicas o jurídicas públicas o privadas participen en labores de instalación y funcionamiento de centros de recarga, al respecto se comparte posición de ARESEP mediante oficio OF-0867-IE-2021, del 19 de noviembre de 2021⁴, sobre la ley vigente, que al respecto indicó:

“No existen restricciones técnicas ni jurídicas que limiten la posibilidad de que un tercero interesado, entendiendo por ello personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que no sea una empresa distribuidora, pueda realizar las labores de instalación y funcionamiento de centros de recarga para el transporte eléctrico, siempre y cuando cumpla con las normas, reglamentos y disposiciones establecidas para garantizar que sus actividades no comprometan la seguridad de las redes de distribución y, en consecuencia, la continuidad de la prestación del servicio público regulado relacionado con el suministro de energía eléctrica. Tampoco hay restricciones que limiten el tipo de cargadores que podrían disponerse para su uso en los centros de recarga para el transporte eléctrico; es decir, podrían ser cargadores lentos (L1), semi rápidos (L2) o rápidos (L3 (...))

“Un tercero interesado, sea persona física o jurídica, pública o privada, si pudiera realizar las labores de instalación y funcionamiento de centros de recarga para el transporte eléctrico, de manera independiente, siempre y cuando el modelo de negocio que adopte para la recuperación de la inversión y los costos asociados no sea el de comercialización de energía eléctrica.”

Aunque la ley vigente ya contenía la posibilidad de que este tipo de alianzas publico privadas entre las distribuidoras de electricidad y terceras personas se realizaran (art 32 párrafo segundo), mediante la redacción propuesta del punto uno podríamos decir se brinda mayor seguridad jurídica.

En relación con la segunda autorización para terceras personas, para que estas puedan **vender** el servicio de recarga a todo vehículo. Es importante se recomienda consultar a la ARESEP sobre si empresas distribuidoras pueden vender el servicio de recarga, siendo que la electricidad es un servicio público regulado por la Ley No.7593: En relación con la venta por parte de terceros ARESEP en el oficio citado indicó:

⁴ 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 medio de la Ley N° 9518: Promoción e Incentivos para el Transporte Eléctrico.



*“Si existen restricciones legales que limitan la posibilidad de que un tercero interesado, sea persona física o jurídica, pública o privada, pueda comercializar energía eléctrica en los centros de recarga para el transporte eléctrico, **a menos de que lo haga en alianza, asociación, coinversión u otro modelo de negocio acordado con una empresa distribuidora, en la correspondiente zona de concesión geográfica de dicha distribuidora, según lo dispuesto para tales efectos en la Ley N° 9518.**”*

Ahora bien, no es claro en la redacción si ambas autorizaciones podrán ser llevadas a cabo de manera conjunta por las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas o por el contrario habrá algunas que solo estarán autorizadas para la venta del servicio de recarga y otras para la instalación operación y desarrollo de los centros de recarga.

Dicha, observación se agudiza cuando en la exposición de motivos se indica lo siguiente:

*“De igual modo, permitir a terceros la venta del servicio de recarga eléctrica permitiría a las distribuidoras de electricidad atender su función primordial, **delegando en el sector privado la instalación de estos puntos de recarga. A su vez, la instalación de puntos de carga en comercios, restaurantes y centros comerciales contribuiría a que estos establecimientos puedan fomentar la visitación y el consumo de los clientes.**”*

Por lo anterior, esta asesoría considera importante pueda establecerse al menos por la vía reglamento:

- requisitos para la participación de las actividades, si contarán con licencias específicas que los autoricen a instalar y operar estaciones de recarga de acuerdo con la normativa vigente. Lo anterior podría garantizar que solo personas físicas y jurídicas capacitadas y supervisadas participen.

Para mitigar problemas, es importante se establezca **un marco regulatorio claro que asegure y promueva una competencia justa y se garanticen tarifas accesibles y transparentes entre las personas física, jurídicas públicas o privadas.**

Ciertamente tal y como se apunta en el dictamen, la participación del sector privado en la venta del servicio de recarga eléctrica implica que



empresas o entidades no estatales puedan invertir en infraestructura de recarga, promuevan su uso y hagan más accesible la electromovilidad.

La decisión sobre a quienes se autoriza es un asunto de *discrecionalidad política*, pero debe considerarse que la normativa no es clara en aspectos tales cómo cuáles serán sus obligaciones, responsabilidades y prohibiciones por ejemplo relacionadas a la desigualdad en el acceso, y siempre debe considerarse que la sola iniciativa privadas quiera invertir más en áreas urbanas que sean más rentables, dejando a las zonas rurales con menos acceso a estaciones de recarga. Lo que podría obstaculizar una ampliación equitativa de la infraestructura.

Se establece además que el MINAE emitirá el reglamento correspondiente para la construcción y el funcionamiento de la infraestructura y los centros de recarga, lo cual es propio del marco de regulación, que en función de del alcance de la Ley N° 9518, le otorga la rectoría de su implementación incluidas las relacionadas con el desarrollo de los reglamentos técnicos, operativos y administrativos requeridos.

En el segundo párrafo se indica que el propietario de un centro de recarga deberá asumir “toda responsabilidad” directamente asociada el servicio que ofrece, así como por los daños que eventualmente pueda causar, tanto a sus clientes como a la red eléctrica de la empresa distribuidora de electricidad. Con el fin de brindar mayor seguridad jurídica, debe establecerse lo que se entiende dentro del marco de toda responsabilidad.

*“Centros de recarga que **SI comercializan energía eléctrica**: es decir, aquellas instalaciones en donde el modelo de negocio adoptado está relacionado con **el servicio de comercialización de la energía eléctrica para recargar las baterías de los vehículos eléctricos**. Estos centros sólo pueden ser operados por las empresas distribuidoras o, alternativamente, por terceros, sea personas físicas o jurídicas. públicas y privadas, siempre y cuando lo hagan en alianza, asociación, coinversión u otro modelo de negocio con las empresas distribuidoras. **En esta modalidad el costo de la electricidad lo paga directamente el usuario final, de manera individualizada y en el momento en que realiza la recarga de la batería de su vehículo eléctrico.**”⁵*

No se menciona que tipo de sanciones se impondrán ante un eventual incumplimiento por los daños que pueda causar, tanto a sus clientes

⁵ Ibidem oficio



como a la red eléctrica de la empresa distribuidora de electricidad, por lo que suponemos que sería aplicable únicamente el régimen común de responsabilidad civil.

En el párrafo tercero hay varios aspectos de mencionar, lo primero es con respecto al enunciado; *“Existirá una red básica de centros de recarga”*, este concepto es muy impreciso, debe mejorarse y definirse lo que debe entenderse por red básica, por varios aspectos:

La pregunta que surge es si la red básica implica lo que ya está construido en el país:

“A octubre 2023, se tenía registrado alrededor de 290 puntos de recarga rápida y semi rápida 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.”

¿Cuántos centros de recarga conforman una red básica?, son interrogantes que no quedan clara con la expresión.

Lo anterior es más confuso cuando se indica en el párrafo cuarto lo siguiente: *“(...) Esta red básica de centros de recarga, en carreteras nacionales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga (...).*

Lo segundo es que se indica que la construcción y puesta en funcionamiento de esta red básica de centros de recarga corresponderá a las distribuidoras de electricidad, lo que puede perjudicarlas en su modelo de negocio, si precisamente los puntos menos rentables no son asumidos por el servicio privado y son dejados a consto hundido por obligación legal a las Distribuidoras.

Con respecto al enunciado: *“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”*.

Es importante hacer notar que la única obligación contenida en la Ley **vigente** N° 9518 con respecto a la venta de electricidad en centros de recarga por parte de las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público, para la ARESEP se encuentra contenida en su artículo 32 estableciendo lo siguiente:

*“La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) **definirá la tarifa de venta en los centros de recarga lo cual es conforme a su marco jurídico con respecto a sus obligaciones**”*.



En conclusión: En criterio de esta asesoría la reforma es jurídicamente viable, y responde a un aspecto de discrecionalidad política, pero resulta importante regular aspectos derivados aparte de la autorización misma a privados, salvo que se haga una remisión expresa a la reglamentación para todo lo demás.

Reforma del artículo 32.-

Ley Vigente	Texto Base	Texto Sustitutivo
ARTÍCULO 32-Venta de electricidad en los centros de recarga. Solo podrán vender electricidad en centros de recarga, las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público, de conformidad con la Ley N.º 7593, Ley Reguladora de los Servicios Públicos, de 9 de agosto de 1996. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) definirá la tarifa de venta en los centros de recarga. Se autoriza a las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público para que vendan electricidad, para que instalen centros de recarga en alianza, asociación, coinversión u otro tipo de estructura de negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines.	Artículo 32- Venta del servicio de recarga Las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público y las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, abonadas de las distribuidoras de electricidad, podrán vender el servicio de recarga. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) definirá la tarifa de venta del servicio en los centros de recarga. Se autoriza a las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público para que instalen centros de recarga en alianza, asociación, coinversión u otro tipo de estructura de negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines y otras personas físicas o jurídicas, públicas o privadas.	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 de 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.
--	--	---

Se establece que la venta de recarga de vehículos eléctricos se considera un servicio de interés general ⁶, indicando además que 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. Lo anterior debe ser consultado a ARESEP dentro del marco de la Ley No.7593 de la ARESEP, en relación con el servicio público, que en su artículo 5, inciso a) *indica que el suministro de energía eléctrica en las etapas de generación, transmisión, distribución y comercialización son servicios públicos.*

“Artículo 5.- Funciones

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:

a) Suministro de energía eléctrica en las etapas de generación, transmisión, distribución y comercialización. (...)

⁶ **Servicios de interés general:** para los efectos de esta ley, son servicios o actividades económicas *accesorias o complementarias* vinculados al servicio público de suministro de energía en todas sus etapas, para satisfacer necesidades de interés general sujeta a obligaciones específicas de servicio público técnico, financiero y contable que establezca la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en el marco de la presente ley.



Se indica que Aresep deberá establecer obligaciones específicas para el servicio las cuales son las propias del servicio público y prácticamente no sería necesario definirlas de nuevo.

En relación con la definición de la tarifa por parte de Aresep que deben cobrar las empresas distribuidoras de electricidad a las personas físicas o jurídicas para que operen centros de recarga, se establece que; *dichas tarifas deberán ser rentables para las empresas distribuidoras de electricidad y que permita un margen compensación justa para los propietarios de centros de recarga*

Finalmente se crea en el texto dictaminado del artículo 32 una obligación pecuniaria, se trata de un canon⁷ que deberán cancelar se deduce que pesa sobre las personas físicas o jurídicas y empresas distribuidoras; porque la norma no es clara en este aspecto, se *recomienda su revisión o aclaración expresa*.

Se establece que por la actividad de fiscalización que deberá realizar ARESEP de los centros de recarga, y con el fin de dotar de los recursos necesarios para que realice una supervisión eficiente, deberán cancelar 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. Anualmente la ARESEP deberá rendir cuentas del uso de estos recursos mediante un informe auditado.

En el caso del canon generalmente la obligación pecuniaria se constituye a través de la suscripción de un convenio o contrato de concesión o del acto de otorgamiento de una licencia o permiso a una determinada persona, se reitera que no queda claro en la legislación el mecanismo por el cual se autoriza a la persona físicas o jurídicas, a instalar, desarrollar y operar centros de recarga de vehículos eléctricos y vender el servicio de recarga a todo vehículo eléctrico.

La creación de este tipo de obligaciones por ley se encuentra dentro del marco de discrecionalidad que goza las diputaciones al momento de promulgar las normas, si así lo considera conveniente.

⁷ El canon es una obligación pecuniaria establecida por la ley, con el objeto de proporcionar recursos a partir de la utilización o aprovechamiento de un bien público - el cual puede ser material o inmaterial-. Esta contraprestación se constituye en una obligación dineraria en la que un determinado sujeto se ve constreñido a honrarla por encontrarse en una posición determinada (concesionario, usuario, regulado, etc) consecuencia de una actuación administrativa: el otorgamiento de la concesión de dominio público o de servicio público, la prestación de un servicio, la sujeción a la función de regulación. El canon no es expresión de la potestad tributaria del Estado y, por ende, no está sometido al régimen jurídico correspondiente.





DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I Se establece un plazo no mayor a 6 meses al Poder Ejecutivo para que emita la reglamentación de las disposiciones contenidas en la reforma de la ley.

Sin embargo, no se asocia ninguna consecuencia jurídica en caso de incumplimiento, por lo cual la norma tiene carácter de mera directriz política.

TRANSITORIO II

Aquí se impone un plazo de 6 meses a la ARESEP para que fije o revise las tarifas del artículo 32 respecto a los centros de recarga.

En este caso, si hay una consecuencia asociada al incumplimiento, y es que el precio a cobrar será únicamente el de la energía eléctrica dispensada según el sector o condición de consumo del propietario de centro de recarga. No se observan problemas jurídicos.

TRANSITORIO III

Prorroga el cobro del canon, hasta el año siguiente a partir de la vigencia de la ley, para evitar problemas operativos, y permite entonces el funcionamiento de los centros aun sin el pago de dicho canon. Es una disposición discrecional y no tiene problemas jurídicos.

d) Consideraciones Finales

Las reformas propuestas a la Ley N° 9518, son asuntos de conveniencia y oportunidad que no tienen problema desde el punto de vista estrictamente jurídico.

El fin que persigue el proyecto de ley de cumplir con compromisos nacionales como el Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050 que pretende que para el 2050 el 95% de la flota vehicular sea cero emisiones, existan nuevos esquemas y modelos de movilidad compartida y que se cuente con una red extensa de descarga eléctrica a lo largo del país y con infraestructura complementaria para tecnologías cero emisiones; así como los acuerdos internacionales suscritos por el país, en aras de proteger el ambiente, disminuir las emisiones de carbono, el Estado, por medio de la Administración Pública, es loable y de vital importancia, por lo que el aporte del sector privado podría resultar esencial, para el cumplimiento de estos objetivos, se recomienda se tenga en consideración las observaciones y recomendaciones apuntadas.



En atención al oficio AL-DRLE-OFI-2022 de 26 de octubre de 2022, en relación con el análisis de impacto de Género en los proyectos de ley, por parte del Departamento de Servicios Técnicos, se hace constar que en el informe correspondiente a este proyecto de ley N°24171, fue sometido al análisis de Género correspondiente y se incorporaron las recomendaciones pertinentes cuando la iniciativa incida en esos temas.

e) Técnica Legislativa

El texto dictaminado cuenta con errores ortográficos los cuales han sido señalados de color rojo, así como una redacción que en algunos casos se vuelve repetitiva.

En el artículo 31 párrafo segundo se recomienda utilizar lenguaje inclusivo.

f) Procedimiento

Votación

Este proyecto puede ser aprobado con la mayoría absoluta de los presentes que dispone el artículo 119 de la Constitución Política.

Delegación

Este proyecto puede ser delegado a conocimiento y aprobación de una Comisión Legislativa con Potestad Plena, pues si bien contemplar la creación de un canon, la exclusión expresa de este procedimiento que contempla el artículo 124 párrafo tercero de la Constitución Política, se refiere solo a “impuestos nacionales”.

Consultas Preceptivas

1. Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
2. Instituto Costarricense de Electricidad



g) Fuentes

Ley N° 9518 del 25 de enero 2018: “Incentivos y promoción para el transporte eléctrico.

Ley N° 10086, Ley de Promoción y regulación de recursos energéticos distribuidos partir de fuentes renovables, de 8 de diciembre de 2021.

Ley N° 7593. Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), de 9 de agosto de 1996.

Ley N° 8345, Ley de Participación de las Cooperativas de Electrificación Rural y de las Empresas de Servicios Públicos Municipales en el Desarrollo Nacional, del 26 de febrero 2003.

Ley N° 10209 Ley de incentivos al transporte verde, del 5 de mayo de 2022.

Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico N° 41092-MINAE-H-MOPT.

Reglamento para la construcción y el funcionamiento de la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica, Decreto Ejecutivo N° 41642-MINAE del 2 de abril de 2019.

RE-0020-IE-2023, de las 11:48 horas del 6 de marzo de 2023, FIJACIÓN TARIFARIA DE OFICIO APLICABLE EN LOS CENTROS DE RECARGA RÁPIDA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (T-VE) POR TIEMPO DE USO, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL DECRETO EJECUTIVO 41642-MINAE ET-109-2022.

Oficio OF-0867-IE-2021, del 19 de noviembre de 2021 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 medio de la Ley N° 9518: Promoción e Incentivos para el Transporte Eléctrico.

Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050.

Ministerio de Ambiente y Energía. (2019). El Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030.