

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

**COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS ECONÓMICOS**

**REFORMA A LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE  
ELÉCTRICO, LEY N° 9518 DEL 25 DE ENERO DE 2018, PARA QUE SE  
DENOMINE LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE  
SOSTENIBLE.**

**EXPEDIENTE N° 22.713**

**DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA  
19 DE SETIEMBRE DE 2023**

**SEGUNDA LEGISLATURA**

**PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS**

**ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS V  
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS**

## DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Los suscritos Diputados y Diputadas, miembros de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, rendimos el presente Dictamen Afirmativo Unánime sobre el proyecto: **“REFORMA A LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, LEY N° 9518 DEL 25 DE ENERO DE 2018, PARA QUE SE DENOMINE LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE”**, expediente N° 22.713, iniciativa de los exdiputados Ana Karine Niño Gutiérrez y Erwen Masís Castro, iniciado el 6 de octubre del 2021, publicado en la Gaceta N° 203, del veintiuno de octubre del dos mil veintiuno, con fundamento en las siguientes consideraciones:

### I. Generalidades del proyecto de ley:

El proyecto de ley tiene como objetivo estimular y fortalecer el uso del transporte eléctrico en Costa Rica, el cual es una medida efectiva para reducir el consumo de combustibles fósiles del país, la contaminación ambiental, los daños a la salud pública y los gastos de viaje de los usuarios, así como destinado a crear una nueva flota de vehículos en Costa Rica. Ampliar el concepto de movilidad eléctrica para incluir vehículos sostenibles. Este concepto se aplica a todos los vehículos propulsados por mecanismos de combustible no fósil que utilizan 100% combustible fósil o aditivo híbrido o accesorios de combustión. Los vehículos sostenibles se dividirán en: 1. Los vehículos propulsados por tecnologías limpias o fuentes de energía (cero emisiones) recibirán incentivos por un período más largo en respuesta a los objetivos nacionales establecidos en el Acuerdo de París, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los planes de descarbonización. 2. Vehículos propulsados por tecnologías o fuentes de energía más limpias: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología de menores emisiones que recibirán incentivos para ser utilizados como vehículos de transición por un período de tiempo más corto y retirados de circulación Combustible para vehículos automotores que utilizan únicamente combustibles fósiles combustibles.

### II. Del trámite legislativo:

El 6 de octubre de 2021, se presenta el proyecto de ley.

Se publica en La Gaceta N°203 del 21 de octubre del 2021

El 27 de octubre del 2021, ingresó al orden del día de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos.

El martes 19 de septiembre de 2023, se votó el proyecto por el fondo con siete diputados y diputadas a favor y dos diputados y diputadas en contra.

### III. Del proceso de consulta:

Del proceso de consulta de la iniciativa de ley en estudio, se recibieron las siguientes respuestas que se resumen a continuación:

- Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Mediante oficio DJC-009-2022 del 21 de abril de 2022 respecto a este tema el ministerio menciona:

Los alcances de este proyecto de Ley, no afectan las competencias de este Ministerio, a pesar de ello, y bajo el entendido de que los alcances encaminan a Costa Rica en el sendero de la descarbonización, al brindar incentivos en la adquisición y tenencia de vehículos sostenibles, así como fomentar el liderazgo, entre las naciones en la vanguardia ambiental y la descarbonización del transporte, manifestamos el apoyo a esta iniciativa.

- Acueductos y Alcantarillados

En este caso, nos complace el proyecto, ya que constituye una de las tantas formas de incentivar y apoyar el logro de objetivos y metas ambientales, orientadas a la reducción de gases como el CO<sub>2</sub>, a la vez que se busca generar ahorro en la adquisición de combustibles fósiles que tienen un alto costo económico y ambiental. Todo aspecto que promueva iniciativas de mejora ambiental y ahorro de recursos en este caso orientados al transporte , representa una oportunidad para que el Ay A pueda brindar sus servicios optimizando y maximizando los recursos que tiene de acuerdo con nuestra Ley Constitutiva

- Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria

Reiteramos el apoyo de nuestra asociación a todas aquellas iniciativas que faciliten el proceso de transición hacia mejores tecnologías desde un punto de neutralidad tecnológica, donde se tenga como fin último la reducción de emisiones al ambiente y seamos conscientes que todos los esfuerzos articulados suman para alcanzar las metas propuestas. El apostar de manera exclusiva por una u otra tecnología evidencia un pleno desconocimiento de la realidad mundial, los pasos propuestos por la industria automotriz y sobre todo una evidente desvinculación con los objetivos finales de la propuesta.

- Instituto Nacional de Aprendizaje

Considera que lo planteado en el proyecto es jurídicamente viable y recomienda no objetar la propuesta, principalmente porque no se considera afecte a la institución. Recalcan la importancia de la ley para colaborar en la lucha por tener un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

- Consejo Nacional de la Producción

Debido a que Costa Rica ha asumido compromisos en pro de la lucha contra el cambio climático y la mitigación de las emisiones, y además, la transición hacia la movilidad electrificada deber ser gradual para alcanzar los objetivos, es por estas razones que es prioridad incluir otras tecnologías limpias en la ley.

#### IV. Informe del Departamento de Servicios Técnicos:

Cuenta con un informe de Departamento de Servicios Técnicos con número de consecutivo AL-DEST- IJU -046-2023.

**a) Análisis del Articulado**

La reforma involucra prácticamente todo el texto de la ley vigente a modo de una reforma integral.

Sin embargo, la gran mayoría de los artículos se modifican como mera concordancia solo para sustituir el concepto de “*vehículo eléctrico*” por el de “*vehículo sostenible*”.

De este modo, y como meras concordancias, son las modificaciones propuestas al Título de la ley, y los artículos 1, 2 inciso a), 3, 4, 5, 6, 7, 14 casi en su totalidad, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37 y 38.

Realmente, la reforma sustantiva se limita entonces a unos pocos artículos: las definiciones de los incisos b), c) y d) artículo 2; la modificación del sistema de incentivos y beneficios fiscales (artículos 9, 10, 11, 12 y 13 relacionado con el nuevo transitorio VI), y unas pequeñas adiciones a los artículos 22 y 28; además de la supresión de contenidos de la ley vigente: el segundo párrafo del artículo 8, la eliminación del límite de exoneración del artículo 10 y la referencia de la ley a otras tecnologías eficientes (artículo 39) en el entendido que ese concepto ya está subsumido en toda la reforma.<sup>1</sup>

Analizamos en este apartado únicamente dichos cambios sustantivos:

**Definiciones**

Las nuevas definiciones que se introducen en el artículo 2 (incisos b), c) y d) son muy defectuosas técnicamente, pero peor aún, en algún caso no tienen ningún sentido o utilidad.

Véase en primer lugar la definición de vehículo “sostenible” del inciso b). Prácticamente cualquier vehículo actual cumple con esa característica porque no se refiere solo a tecnologías limpias sino incluso a cualquier aditamento o mezcla de combustible fósil.

La definición de un vehículo debe ser en función de sus características propias objetivas y no del combustible o mezcla de combustible que utilice.

La principal razón del proyecto es promover el uso de vehículos que han sido diseñados y construidos para utilizar tecnologías alternativas a los combustibles fósiles, si bien sea solo parcialmente como los vehículos híbridos; no tanto para favorecer el uso de mezclas fósiles que producen menos emisiones, lo cual sin dejar de ser importante pareciera que no puede ser asimilado o tratado de la misma forma. Si bien ambos objetivos pueden ser deseables no parece lógico ni proporcionado que su tratamiento sea igual, por lo que observamos que la definición realmente tiene poco carácter técnico y se presta para muchos problemas operativos.

---

<sup>1</sup> Al final de este Informe, se incluye como anexo un cuadro comparativo entre la ley vigente y el articulado propuesto, donde hemos pretendido resaltar los pocos artículos que contienen cambios sustantivos.

### *Modificación del esquema de incentivos*

Más que modificación del sistema de incentivos la propuesta debe verse como creación nuevamente de dicho sistema por dos razones: La primera es que el sistema de incentivos propuesto tenía un plazo temporal de cinco años, con lo cual expiró en enero de 2023.

Pero incluso más importante que eso, es que la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, que es del año 2018, convirtió el impuesto de ventas en impuesto de valor agregado, y no contempló la conversión de muchas de las exoneraciones que contenía la Ley N° 9518, dejando entonces el sistema de exoneraciones sin fundamento jurídico.<sup>2</sup>

Por eso decimos que se trata prácticamente de reestablecer el sistema de incentivos, ante la evidencia de que el actual prácticamente ha sido derogado tácitamente o en todo caso, ya venció.

El sistema de la Ley N° 9518 proponía un sistema de exoneraciones para los vehículos eléctricos de los impuestos de ventas, selectivo de consumo y de valor aduanero, según unos tráctos diferentes para cada impuesto, en donde el trácto 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 tráctos los restantes impuestos.

Ahora el proyecto distingue entre vehículos “cero emisiones” (inciso c) del artículo 2) e “híbridos o energías alternativas (inciso d) del artículo 2). Para los primeros, o sea: “cero emisiones”, establece un sistema de incentivos en el artículo 9.

El impuesto ahora del IVA puede alcanzar el 13% de tarifa, el selectivo de consumo es aún mayor porque puede alcanzar valores que rondan el 30%, mientras que de todos ellos el impuesto del valor aduanero es el menos significativo (margen de aproximadamente 1%).

La propuesta contenida en el artículo 9 ahora es más generosa en términos de exoneraciones:

Para el IVA una tarifa de un 1% (exonera 12% restante) el primer año, aumentando un punto porcentual cada año, hasta alcanzar la tarifa general, con lo cual la exoneración sería gradual por 12 años.

Para el selectivo de consumo y el de valor aduanero, 100% de exoneración para los primeros 5 años, y luego cada trienio disminuyendo un 25% la exoneración, con lo cual la exoneración estaría alcanzando hasta 17 años según los distintos tráctos.

---

<sup>2</sup> Sin embargo, tal como se indica en el Informe de este Departamento a la iniciativa relacionada, expediente 21.465, el Ministerio de Hacienda por vía de interpretación ha considerado que las exoneraciones al impuesto de ventas contenidas en esta ley se mantienen vigentes. No obstante, lo anterior, estarían por vencerse en enero 2023 como se indicó.

Para los vehículos de energías más limpias, los que podríamos entender en algún grado como “híbridos” establece un sistema de incentivos más moderado, pero con problemas graves de redacción que dificultan la comprensión de la norma:

En primer lugar, en el inciso a) se fija un 10% de tarifa para el impuesto selectivo de consumo, pero por lo que parece un error se incluye también el impuesto al valor aduanero, el cual sin embargo está contemplado aparte en el apartado siguiente b) pero con una tarifa de 1% (lo cual no representa ninguna ventaja considerable).

Finalmente, el inciso c) se refiere a la “totalidad de impuestos sobre el valor CIF”, lo cual al no identificar ningún impuesto en concreto crea inseguridad jurídica y no cumple el principio de legalidad de las exoneraciones tributarias. No sabemos si es un límite máximo, porque la norma no lo indica.

Este artículo 10 tiene un contenido técnicamente incorrecto, y debe revisarse, porque con la redacción actual es inviable jurídicamente.

El artículo 11 contiene una exoneración parcial al impuesto de la propiedad de vehículos, pero en este caso como se comentó anteriormente el problema lo representa la definición de vehículo “sostenible” que es muy subjetiva y que debe ser revisada. Al ligar la exoneración a un concepto impreciso, la exoneración misma deviene en contra del principio de legalidad tributaria.

El artículo 12 crea una regla de período fiscal, pero es totalmente innecesaria pues no está creando ningún impuesto nuevo, sino exonerando los ya existentes, todos los cuales tienen sus propias reglas de período fiscal. El artículo es innecesario, aunque su aprobación posiblemente no produzca ningún efecto.

Sobre el fondo del sistema de incentivos: Cualquier exoneración es un asunto discrecional de política fiscal, y en la medida que constituyen eso: exoneraciones del pago del impuesto, se excluye de principio cualquier problema de proporcionalidad o razonabilidad.

En este caso, el trato desigual vendría justificado precisamente por el afán de reducir las emisiones, como ya se había venido haciendo, por lo que tampoco representa problema jurídico en sentido estricto y la aprobación o no de este esquema es un asunto que no presenta problema jurídico de ningún tipo.

#### *Otras modificaciones*

En el artículo 22 la obligación de los importadores de ofrecer vehículos con tecnología de punta se concreta en el deber de importar vehículos con no más de tres años de fabricación; y en el artículo 28 el reemplazo de la flota de buses se pospone (con un criterio más realista) hasta el 2030, con lo cual se aleja mayoritariamente del objetivo principal de la reforma, y lo acerca más a la reposición de beneficios fiscales a los vehículos únicamente.

Ambas reformas son asuntos de conveniencia y oportunidad que no tienen problema desde el punto de vista estrictamente jurídico.

b) *Consideraciones Finales*

Recientemente al aprobarse la Ley N° 10209, 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 tráctos 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%, por lo que el proyecto objeto de estudio básicamente queda en ampliar el concepto de vehículos a exonerar.

Finalmente, las exoneraciones y los incentivos son un asunto de discrecionalidad política, la redacción de los artículos 10 y 11 con relación a la definición del artículo 2 inciso a) es imprecisa y ambas deben revisarse.

c) *Técnica Legislativa*

Llamamos la atención expresamente sobre un aspecto de técnica legislativa que conviene corregir o aclarar para evitar futuros problemas de operatividad de la ley. Esta reforma propone un nuevo esquema de incentivos (artículos 9 y 11) con diferentes plazos que en todo caso fija “*a partir de la vigencia de la presente ley*”.

En sentido estricto, “*la presente ley*” es la N° 9518 donde viene a ser insertada la reforma. Por tanto, la “*vigencia de la presente ley*” sería la vigencia de la ley N° 9518, que como tal está vigente desde enero de 2018, y sería allí desde donde empezarían a contar los distintos plazos de exoneraciones que contiene la reforma en los artículos indicados.

Ahora bien, si lo que se quiere es que los plazos empiecen a contar a partir de la vigencia de la reforma de la ley, entonces debe hacerse la indicación expresa en ese sentido, o aclarar de algún modo el sentido que puede prestarse a distintas interpretaciones, para que evitar problemas futuros.

En un sentido de corrección de técnica legislativa, pero sin ser tan grave como el anteriormente señalado, no es correcto reformar un artículo de reforma a otra ley, como se hace en el artículo 38 (reforma a la Ley N° 7717, del 4 de noviembre de 1997) pues las reformas y derogatorias son de efecto cumplido.

Lo correcto es modificar nuevamente en forma directa la ley que se pretende (Ley N° 7717) sin acudir al expediente de reformar el artículo de reforma.

**V. Audiencias recibidas:**

No se recibieron audiencias sobre el expediente.

**VI. Consideraciones finales:**

Analizado por el fondo el texto base del proyecto de Ley N°22713 así como las respuestas obtenidas de las instituciones y organizaciones consultadas durante la tramitación del mismo en la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, se concluye lo siguiente.

- A) La ley actual necesita adaptaciones que permitan un verdadero cambio en la manera en que las personas que habitan en Costa Rica deciden la compra de su vehículo, siendo que con esta iniciativa de ley se pretende estimular y fortalecer el uso del transporte eléctrico en Costa Rica como medida efectiva para reducir el consumo de combustible fósil del país, la contaminación ambiental, los daños en salud pública y el gasto de los usuarios en movilidad procurando generar una renovación en la flotilla vehicular hacia los vehículos que se impulsen con energía renovable.
- B) Esta reforma encamina a Costa Rica en el sendero de la descarbonización, brindando incentivos y ampliando el concepto de vehículos sostenibles.
- C) Adicionalmente uno de los sectores que más se beneficiaría de estos cambios es el de transporte público, ya que se podría invertir en autobuses sostenibles que reduzcan considerablemente la emisión de CO2 de la flota actual.
- D) El texto base presenta algunas deficiencias y algunas consideraciones de fondo que deben ser valoradas.

**V. Recomendación:**

De conformidad con lo expuesto, las diputadas y diputados de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos rendimos el presente Dictamen Afirmativo de Mayoría del proyecto de ley denominado “REFORMA A LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, LEY N° 9518 DEL 25 DE ENERO DE 2018, PARA QUE SE DENOMINE LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE” tramitado bajo el Expediente N°22.713, y recomendamos al Plenario Legislativo su aprobación como Ley de la República.

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

**REFORMA DE LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE  
ELÉCTRICO, LEY N.º 9518, DE 25 DE ENERO DE 2018 Y SUS REFORMAS, PARA  
QUE SE DENOMINE LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL  
TRANSPORTE SOSTENIBLE**

**ARTÍCULO 1-** Se reforma el título de la ley y los capítulos I, II, III, IV, V, VI, VII y VIII, de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley N.º 9518, de 25 de enero de 2018 y sus reformas, para que en adelante se lean de la siguiente manera:

**LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE**

**CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1-** Objeto. La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte sostenible en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general.

Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte sostenible, las competencias institucionales y su estímulo, por medio de exoneraciones, incentivos y políticas públicas, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política.

**Artículo 2-** Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente:

- a) Centro de recarga: Estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos sostenibles. 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.
- b) Vehículos sostenibles: Entiéndase aquellos vehículos clasificados en los siguientes criterios:
  - i. Vehículos cero emisiones: impulsados con tecnologías o energías limpias, incluye vehículos eléctricos, solares, hidrógeno, o cualquier otro que el Ministerio de Ambiente y Energía califique como cero emisiones.

- ii. Vehículos que emitan menos emisiones: como los vehículos híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología reconocida por el Ministerio de Ambiente y Energía como tal.

Artículo 3- Interés público. Se declara de interés público la promoción del transporte sostenible, público y privado, para cumplir con los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política.

## CAPÍTULO II COMPETENCIAS INSTITUCIONALES

Artículo 4- Competencias del Ministerio de Ambiente y Energía. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) es el rector para la aplicación de esta ley con potestades de dirección, monitoreo, evaluación y control. Tiene las siguientes obligaciones:

- a) Formular y ejecutar la política nacional en energías renovables para el transporte y el Plan Nacional de Transporte Sostenible, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).
- b) Promover la capacitación y realizar campañas educativas para fomentar el uso del transporte sostenible y la adquisición de vehículos sostenibles.
- c) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.
- d) Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley, respecto a la oferta de vehículos sostenibles en el país.
- e) Emitir las directrices para la instalación y el funcionamiento de los centros de recarga y verificar su cumplimiento.
- f) Promover la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras de infraestructura contempladas en la presente ley.
- g) Coordinar, con el Ministerio de Hacienda, la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.
- h) Promover políticas para dar a conocer el transporte sostenible en el país, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la promoción de sus beneficios en: mejoras tecnológicas vehiculares, energías limpias, eficiencia energética, disminución de los gases de efecto invernadero (GEI) y ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, así como cualquier otra que determine el reglamento de esta ley.
- i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos sostenibles, que permita su fácil identificación, para los efectos de los alcances de esta ley.

- j) Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso del transporte sostenible, insertándola en una acción ambiental pública, para optimizar e integrar coherentemente los esfuerzos y los recursos de las instituciones de la Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades en esa materia.
- k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte sostenible.

**Artículo 5- Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), dentro del ámbito de aplicación de esta ley, tiene las siguientes obligaciones:

- a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias.
- b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.
- c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos.
- d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte sostenible en el país.
- e) Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta ley.
- f) Coordinar, con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.
- g) Emitir las constancias de que los vehículos sostenibles que se importen reúnen las características que regula esta ley.

**Artículo 6- Coordinación institucional.** Para la formulación de la política, el plan y los reglamentos técnicos, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) deberá garantizar la participación de las instituciones, los sectores vinculados y la sociedad civil al transporte sostenible en el ámbito nacional y queda facultado para crear las comisiones ad hoc que considere necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

El reglamento de esta ley desarrollará las disposiciones para la participación de las personas y las organizaciones legalmente constituidas, para la construcción participativa de los instrumentos descritos en el párrafo anterior, tendientes a proteger y mejorar el ambiente, en cumplimiento de esta ley.

**Artículo 7- Capacitación técnica.** El Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), dentro del ámbito de aplicación de esta ley, deberá crear canales para la formación y capacitación de recurso humano que se pueda desarrollar laboralmente en el

mantenimiento y la reparación de vehículos sostenibles y sus partes. El INA podrá subcontratar cámaras, empresa privada y universidades para el cumplimiento de esta disposición.

### CAPÍTULO III INCENTIVOS

**Artículo 8-** Incentivos de esta ley. Para promover el uso del transporte sostenible, la presente ley establece los incentivos de carácter económico y de facilidades de uso en circulación, acceso al crédito y otros que determine el reglamento de esta ley.

**Artículo 9-** Incentivos fiscales temporales para los vehículos cero emisiones y sus insumos

Todos los vehículos cero emisiones, independientemente de su tamaño, definidos en el sub inciso i) del inciso b) del artículo 2 de la presente ley, los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor, las baterías de los vehículos sostenibles, los equipos para ensamblaje y producción de vehículos sostenibles y las partes necesarias para la instalación de los centros de recarga, debidamente definidas en la lista que elaborará vía reglamento, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), estarán sujetos al siguiente esquema de exoneraciones, respecto de los impuestos sobre el valor agregado, selectivo de consumo y sobre el valor aduanero:

- a) Impuesto sobre el valor agregado (IVA). Durante el primer periodo fiscal siguiente a la vigencia de esta ley estarán gravados con una tarifa de 1% de este impuesto, aumentando un punto porcentual por periodo hasta alcanzar la tarifa general prevista en la Ley N.º 9635.
- b) Impuestos selectivo de consumo y sobre el valor aduanero. Durante los primeros cinco primeros periodos fiscales siguiente a la vigencia de esta ley estarán exonerados de este impuesto. A partir del sexto periodo fiscal, la exoneración bajará 25 puntos porcentuales cada 3 periodos fiscales, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.

La base imponible para el cálculo del impuesto sobre el valor agregado y el impuesto sobre el valor aduanero será el valor CIF en aduanas cuando correspondan a importaciones, o el valor de fabricación en caso de ser ensamblados o producidos en territorio nacional.

La tasa aplicable para el cálculo de la exoneración del impuesto selectivo de consumo será la tasa vigente para el caso de los diferentes tipos de vehículos, según lo dispone la Ley N.º 4961, Ley de Reforma Tributaria, de 11 de marzo de 1972, y sus reformas.

**Artículo 10 -** Incentivos fiscales temporales para los vehículos que emitan menos emisiones: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones y sus insumos.

Todos los vehículos que emitan menos emisiones: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones, independientemente de su tamaño, definidos en el sub inciso ii) del inciso d) del artículo 2 de la presente ley, los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor, las baterías de los vehículos sostenibles, los equipos para ensamblaje y producción de vehículos sostenibles y las partes necesarias para la instalación de los centros de recarga, debidamente definidas en la lista que elaborará vía reglamento, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), estarán sujetos al siguiente esquema de exoneraciones:

- a) Impuesto selectivo de consumo y sobre el valor aduanero. A partir de la vigencia de la ley y hasta cinco periodos fiscales pagarán un 50%, subirá 25 puntos porcentuales cada tres periodos fiscales, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.

#### Artículo 11- Exoneración temporal del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos sostenibles

Los vehículos sostenibles estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, durante los seis primeros periodos fiscales luego de la vigencia de la presente ley.

A partir del séptimo periodo fiscal la exoneración se reducirá veinticinco puntos porcentuales por año, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.

#### Artículo 12- Reglamentación

El Poder Ejecutivo emitirá un reglamento para definir la lista de repuestos de los vehículos sostenibles, de los equipos para ensamblaje y producción de vehículos sostenibles y las partes necesarias para la instalación de los centros de recarga señalados en esta ley.

Artículo 13- Restricción vehicular. De conformidad con el artículo 95 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 10 de abril de 2012, y sus reformas, vehículos sostenibles indicados en el sub inciso i) del inciso b) del artículo 2 de la presente ley, que porten el distintivo emitido por el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) no tendrán restricción vehicular de circulación en el área metropolitana, definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Artículo 14- Exoneración del pago de parquímetros. Los concejos municipales podrán definir su política para la exoneración del pago de parquímetros para los vehículos sostenibles. Los vehículos sostenibles indicados en el sub inciso i) del inciso b) del artículo 2 de la presente ley serán dotados de un distintivo, emitido por el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), que les permita su identificación para la exoneración del servicio de parquímetros que se establezca mediante acuerdo municipal.

Artículo 15- Uso de parqueos azules para vehículos de transporte sostenible. Los vehículos sostenibles indicados en el sub inciso i) del inciso b) del artículo 2 de la presente ley podrán parquear en los espacios designados como azules dentro de los parqueos públicos, así como de supermercados, centros comerciales y demás parqueos privados, según las disposiciones del reglamento de la presente ley.

Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la Ley N.º 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996.

#### CAPÍTULO IV OBLIGACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Artículo 16- Facilidades para el transporte sostenible. La Administración Pública facilitará el uso y la circulación de los vehículos sostenibles, para lo cual el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá las directrices necesarias que estimulen y promuevan el uso de vehículos sostenibles.

Artículo 17- Compra del Estado para renovación de flota vehicular. Se autoriza a las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades para que promuevan la compra y la utilización de vehículos sostenibles que cumplan las especificaciones técnicas requeridas por la Administración Pública; dicha condición podrá comprobarse por medio de certificaciones ambientales y otro mecanismo válido establecido vía reglamento.

Para ello, en la valoración de las licitaciones y compras directas concursables deberán dar un diez por ciento (10%) adicional a los oferentes que, en igualdad de condiciones, demuestren que los productos ofrecidos son sostenibles. En el caso de las compras directas deberán incorporarse criterios que promuevan el uso de vehículos sostenibles.

Las dependencias correspondientes de las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades encargadas de elaborar los carteles de licitación o de compra directa establecerán criterios ambientales, mejoras tecnológicas vehiculares, energías limpias, el ahorro de eficiencia energética, la disminución de los gases de efecto invernadero (GEI) y el ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, de conformidad con los criterios establecidos en el reglamento de esta ley.

Artículo 18- Inversión en infraestructura. La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades podrán realizar la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte sostenible, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos sostenibles, redes ferroviarias y otros.

Artículo 19- Educación sobre el uso de transporte eficiente. La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades podrán realizar campañas de educación sobre los beneficios del transporte sostenible y otras modalidades de transporte eficiente.

## CAPÍTULO V

### OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES DE VEHÍCULOS SOSTENIBLES

Artículo 20- Oferta de vehículos sostenibles. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) mantendrá una lista de los modelos ofrecidos en el país por los importadores de vehículos sostenibles, cuyas marcas representadas tengan vehículos sostenibles en sus inventarios internacionales. Asimismo, deberá verificar que estos se ajusten a los estándares mundiales pertinentes y dará seguimiento y control a lo establecido en este artículo.

Artículo 21- Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta

Los importadores de vehículos sostenibles que tengan en el mercado ofrecerán los modelos más recientes y actualizados del mercado, así como los accesorios y repuestos. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) reglamentará sobre el cumplimiento de esta disposición.

Artículo 22- Servicio de reparación y revisión. Los importadores de vehículos sostenibles ofrecerán el servicio de reparación y revisión de este tipo de vehículos. Para ello, deberán cumplir con las garantías que se contraten y las responsabilidades de la Ley N.º 8839, Ley para la Gestión Integral de Residuos, y sus reformas, de 24 de junio de 2010, por los residuos de manejo especial que deben ser separados de la corriente normal de los residuos, de forma especial las baterías eléctricas desechadas por los vehículos que vendan.

En caso de incumplimiento a esta responsabilidad, por parte del importador, se aplicarán las infracciones administrativas establecidas en la Ley N.º 8839, Ley para la Gestión Integral de Residuos, y sus reformas, de 24 de junio de 2010.

Artículo 23- Deber de gestionar el distintivo para vehículos sostenibles. Los importadores de vehículos sostenibles deberán gestionar, ante el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), la emisión de los distintivos para estos vehículos y deberán colocar un distintivo, por una única vez, en cada vehículo sostenible que vendan.

Artículo 24- Información sobre el uso de vehículos sostenible. Los importadores de vehículos sostenibles realizarán campañas de información en los medios de comunicación sobre el uso de la tecnología del transporte sostenible, en apego al derecho constitucional de los consumidores y usuarios a recibir información adecuada y veraz establecido en el artículo 46 de la Constitución Política, así como a la protección de su salud, ambiente, seguridad e intereses económicos.

## CAPÍTULO VI TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 25- Servicio público de transporte sostenible. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, así como otras tecnologías sostenibles, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilización, el cual se ajustará a las posibilidades del país, acorde al Plan Nacional de Transporte Sostenible. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de transporte.

Artículo 26- Servicio de trenes. Se promoverá el fortalecimiento y la construcción de los servicios de trenes eléctricos en todo el país, acorde al Plan Nacional de Transporte Sostenible. Para esos efectos, las iniciativas que tengan como objetivo financiar estas inversiones se considerarán prioritarias en los diferentes programas de la Administración.

Artículo 27- Concesiones de autobuses. El Plan Nacional De Transporte Sostenible establecerá el programa para que la flota vehicular de autobuses concesionado en el país realice, de forma paulatina, la sustitución a vehículos sostenibles, con previa autorización técnica y legal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de conformidad con la viabilidad financiera y cuando las condiciones técnicas de la ruta lo permitan.

Para ello, el Plan Nacional de Transporte Sostenible deberá proyectar el reemplazo de la flota de autobuses, de acuerdo con estudios previos que demuestren la viabilidad técnica y financiera, al menos cada dos años, con una meta dentro de este período no menor del cinco por ciento (5%).

Artículo 28- Transporte escolar y turístico. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá fijar las acciones, las prioridades y las metas para extender los permisos de transporte escolar y de transporte turístico a los vehículos sostenibles.

Artículo 29- Concesiones ordinarias de taxis. Los concesionarios del servicio de taxis ordinario que desean sustituir sus vehículos carburados por vehículos sostenibles podrán disfrutar los beneficios que ofrece esta ley; además, podrán usar el color distintivo que defina el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Cuando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes inicie nuevos procesos de concesión de taxis exigirá que al menos el diez por ciento (10%) de concesiones se otorgue a vehículos sostenibles, atendiendo el procedimiento que se establecerá en el reglamento de esta ley.

## CAPÍTULO VII

### CENTROS DE RECARGA

Artículo 30- 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 (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 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.

Artículo 31- 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, coconvertión u otro tipo de estructura de negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines.

Artículo 32- Recarga en parqueos. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), emitirá los lineamientos correspondientes para que se contemple la implementación de centros de recarga para vehículos sostenibles en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales.

Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.

## CAPÍTULO VIII

### FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE

Artículo 33- Banca de desarrollo. El financiamiento del transporte sostenible formará parte de los proyectos de la banca de desarrollo; para esos efectos, el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) girará las directrices correspondientes.

Artículo 34- Sistema Bancario Nacional. Se faculta al Sistema Bancario Nacional para que implemente las líneas de financiamiento del transporte sostenible. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando estas no representen situaciones riesgosas para las entidades.

Artículo 35- Inversión para obra pública. Los bancos del Sistema Bancario Nacional quedan autorizados para que utilicen fondos de inversión para el financiamiento de obra pública dirigida al fortalecimiento y la promoción del transporte sostenible, según especifica el artículo 19 de la presente ley.

**ARTÍCULO 2-** Se modifica el transitorio II y se agrega un transitorio nuevo a la ley N.º 9518. El texto es el siguiente:

**Transitorio II-** Las empresas privadas que a partir de la entrada en vigencia de la presente ley decidan sustituir su flota de transporte al menos en un diez por ciento (10%) anual, con un mínimo de tres vehículos, por vehículos sostenibles, podrán depreciar el valor de estos vehículos en el plazo de seis años para efectos de la declaración del impuesto de la renta. Para cada vehículo sostenible se aplicarán las exoneraciones por una única vez. Estas empresas deberán ser incluidas en la lista que elabora el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), para centros de recarga.

**Transitorio VI-** En el caso de los vehículos sostenibles, de sus repuestos, de los equipos para ensamblaje y producción de vehículos sostenibles y las partes necesarias para la instalación de los centros de recarga incluidos en la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Sostenible, N.º 9518, de 25 de enero de 2018, estarán exentos del impuesto sobre el valor agregado a partir de la vigencia de la presente ley hasta que inicie el siguiente periodo fiscal en concordancia con el artículo 9 inciso a) de la presente ley.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Sala VI, de la Asamblea Legislativa. Área de Comisiones Legislativas V, a los diecinueve días del mes de setiembre del año dos mil veintitrés.

Vanessa de Paul Castro Mora

Olga Lidia Morera Arrieta

Waldo Agüero Sanabria

Gilberto Arnoldo Campos Cruz

María Marta Carballo Arce

Sofía Alejandra Guillén Pérez

Katherine Andrea Moreira Brown

Kattia Rivera Soto

Monserrat Ruíz Guevara

**DIPUTADAS Y DIPUTADOS**

Parte expositiva: José Javier Salazar Morales

Parte dispositiva: Nancy Vílchez Obando

Leído y confrontado: Isc/emr