

**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 NEGATIVO DE MINORÍA  
26 DE SEPTIEMBRE 2023**

**SEGUNDA LEGISLATURA**

**SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS**

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

## DICTAMEN NEGATIVO DE MINORÍA

La suscrita Diputada **SOFÍA GUILLÉN PÉREZ**, miembro de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, rinde el presente Dictamen Negativo de Minoría sobre el 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”, expediente N°22.713, iniciativa de la exdiputada Ana Karine Niño Gutiérrez, publicado en La Gaceta N°203, Alcance 214, del 21 de octubre del 2021, con base en las siguientes consideraciones:

### I. Resumen Introductorio:

De conformidad con la exposición de motivos del proyecto de ley bajo análisis, 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”*.

Por otro lado, se pretende *“ampliar el concepto de vehículos eléctricos a vehículos sostenibles. Este concepto abarca a todos los vehículos que no son impulsados con mecanismos que utilicen 100% combustibles fósiles o combustibles fósiles mezclados con añadidos o aditamentos para su combustión. Es decir, no solo incluirá vehículos eléctricos, si no todos aquellos vehículos con mecanismos más eficientes y con tecnologías más limpias cuyos combustibles o fuentes de energía que sustituyan, al menos en parte, a los combustibles fósiles como fuente de energía”*.

Según el expediente, *“este cambio permitirá abrir la variedad de vehículos que colaboren con la reducción de las emisiones, contemplando más tecnologías disponibles actualmente y dejando la posibilidad de incorporar nuevas tecnologías rápidamente, beneficiando la posibilidad de que cada vez más familias costarricenses se decidan por este tipo de modelos, colaborando a las metas relacionadas con cambio climático y descarbonización”*.

En el texto se propone una subdivisión de los vehículos sostenibles en el siguiente sentido:

- Vehículos impulsados con tecnologías o energías limpias (cero emisiones), los cuales tendrán incentivos por un periodo de tiempo más amplio, respondiendo a las metas establecidas por el país en el marco del Acuerdo

de París, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan de Descarbonización.

- Vehículos impulsados con tecnologías o energías más limpias: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones, los cuales tendrán incentivos por un periodo de tiempo más corto, para ser utilizados como vehículos de transición y sacar de circulación a los vehículos impulsados exclusivamente con combustibles fósiles.

En el mismo orden de ideas, menciona el proyecto la necesidad de *hacer hincapié que se establece que los vehículos deberán ser impulsados por las tecnologías o energías más limpias, es decir, deben proporcionarles la energía necesaria para su desplazamiento para que puedan acceder a los incentivos.*

Esta iniciativa de ley estima “*necesario eliminar el tratamiento utilizado en porcentajes de exoneración regulados en el artículo 9 de dicha la Ley N.º 9518, de 25 de enero de 2018, y emigrar a un sistema de gravamen gradual tributario mucho más agresivo que procure armonizar la normativa a las condiciones del mercado. Al haber un cambio regulatorio de este tipo, se materializará un incentivo o atracción por parte de la ciudadanía que signifique un cambio en los patrones de consumo*”.

Según el proyecto de ley “*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. Es por ello por lo que es necesario plantear la reforma al artículo 28 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte, Ley N.º 9518, de 25 de enero de 2018, de manera tal que se le otorgan las potestades de regular a nivel de transporte público al Ministerio de Obras Públicas y Transportes que es ente técnico para la regulación establecido en la ley*”.

Finalmente, el proyecto de ley expone que uno de los principales objetivos de la reforma es hacer cumplir “*la máxima de quien más contamina más paga, de manera tal que las tecnologías sin emisiones tendrían más beneficios, pero se establecen incentivos también para las tecnologías que disminuyan la emisión de CO2, para contar con tecnologías de transición. De esta manera en los artículos 9 y 10 se establecen los incentivos para los vehículos impulsados con tecnologías o energías limpias (cero emisiones) y los vehículos impulsados con tecnologías o energías más limpias: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones. Insistimos en la necesidad de contar con las tecnologías de transición como parte de la ley, ya que las mismas colaborarán con la transición cultural y la reducción de emisiones*

Ley 9518	Reforma
Incentivos y promoción para el	Incentivos y promoción para el

Ley 9518	Reforma
transporte eléctrico	transporte sostenible
Capítulo I Disposiciones Generales	Capítulo I Disposiciones Generales
<p><b>ARTÍCULO 1- Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general.</p> <p>Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte eléctrico, 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.</p>	<p><b>Artículo 1- Objeto.</b> 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.</p> <p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 2-Definiciones.</b> Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente:</p> <p>a) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos.</p> <p>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.</p> <p>b) Vehículo eléctrico: todo bien mueble impulsado con energía cien por ciento</p>	<p><b>Artículo 2- Definiciones.</b> Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente:</p> <p>a) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos sostenibles.</p> <p>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.</p> <p>b) Vehículos sostenibles: vehículos que no son impulsados con</p>

Ley 9518	Reforma
eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión, nuevo, en su versión de automóviles, motocicletas, bicicletas, microbuses, buses, trenes y cualquier otro definido en el reglamento de esta ley	<p>mecanismos que utilicen 100% combustibles fósiles o combustibles fósiles mezclados con añadidos o aditamentos para su combustión.</p> <p>c) Vehículos impulsados con tecnologías o energías limpias (cero emisiones). Incluye vehículos eléctricos, solares, hidrógeno, o cualquier otro que Minae califique como 0 emisiones.</p> <p>d) Vehículos impulsados con tecnologías o energías más limpias que al menos cuenten con un motor eléctrico de mínimo 25 kilowatts: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones reconocida por el Minae como tal.</p>
ARTÍCULO 3- Interés público. Se declara de interés público la promoción del transporte eléctrico, 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.	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	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:	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	

Ley 9518	Reforma
<p>nacional en energías renovables para el transporte y el Plan Nacional de Transporte Eléctrico, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).</p> <p>b) Promover la capacitación y realizar campañas educativas para fomentar el uso del transporte eléctrico y la adquisición de vehículos eléctricos.</p> <p>c) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.</p> <p>d) Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley, respecto a la oferta de vehículos eléctricos en el país.</p> <p>e) Emitir las directrices para la instalación y el funcionamiento de los centros de recarga y verificar su cumplimiento.</p> <p>f) Promover la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras de infraestructura contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Coordinar, con el Ministerio de Hacienda, la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.</p> <p>h) Promover políticas para dar a conocer el transporte eléctrico 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</p>	<p>a) Formular y ejecutar la política nacional en energías renovables para el transporte y el Plan Nacional de Transporte Eléctrico, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).</p> <p>b) Promover la capacitación y realizar campañas educativas para fomentar el uso del transporte sostenible y la adquisición de vehículos sostenibles.</p> <p>c) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.</p> <p>d) Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley, respecto a la oferta de vehículos sostenibles en el país.</p> <p>e) Emitir las directrices para la instalación y el funcionamiento de los centros de recarga y verificar su cumplimiento.</p> <p>f) Promover la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras de infraestructura contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Coordinar, con el Ministerio de Hacienda, la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.</p> <p>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</p>

Ley 9518	Reforma
<p>económico para los usuarios al no consumir combustible, así como cualquier otra que determine el reglamento de esta ley.</p> <p>i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos eléctricos, que permita su fácil identificación, para los efectos de los alcances de esta ley.</p> <p>j) Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso del transporte eléctrico, 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.</p> <p>k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte eléctrico.</p>	<p>efecto invernadero (GEI) y ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, así como cualquier otra que determine el reglamento de esta ley.</p> <p>i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos sostenibles, que permita su fácil identificación, para los efectos de los alcances de esta ley.</p> <p>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.</p> <p>k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte sostenible.</p>

Ley 9518	Reforma
<p>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:</p> <p>a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias.</p> <p>b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.</p> <p>c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos.</p> <p>d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte eléctrico en el país.</p> <p>e) Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta ley.</p> <p>f) Coordinar, con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Emitir las constancias de que los vehículos eléctricos que se importen reúnen las características que regula esta ley.</p>	<p>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:</p> <p>a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias.</p> <p>b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.</p> <p>c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos.</p> <p>d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte sostenible en el país.</p> <p>e) Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta ley.</p> <p>f) Coordinar, con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Emitir las constancias de que los vehículos sostenibles que se importen reúnen las características que regula esta ley.</p>

Ley 9518	Reforma
<p><b>ARTÍCULO 6-Coordinación institucional.</b> 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 eléctrico en el ámbito nacional y queda facultado para crear las comisiones ad hoc que considere necesarias para el cumplimiento de la presente ley.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 6- Coordinación institucional.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 7-Capacitación técnica.</b> 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 eléctricos y sus partes. El INA podrá subcontratar cámaras, empresa privada y universidades para el cumplimiento de esta disposición.</p>	<p>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.</p>
<p><b>CAPÍTULO III INCENTIVOS</b></p>	<p><b>CAPÍTULO III INCENTIVOS</b></p>
<p>Artículo 8- Incentivos fiscales para la promoción del transporte eléctrico. Para</p>	<p>Artículo 8- Incentivos de esta ley. Para promover el uso del transporte</p>

Ley 9518	Reforma
<p>promover el uso del transporte eléctrico, la presente ley establece los incentivos de carácter económico, tributarios y de facilidades de uso en circulación, acceso al crédito y otros que determine el reglamento de esta ley.</p> <p>Los incentivos económicos aquí definidos se aplicarán también a los vehículos eléctricos usados, hasta con cinco años de antigüedad.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 9- Incentivos fiscales temporales para los vehículos eléctricos y sus insumos.</p> <p>Todos los vehículos eléctricos, independientemente de su tamaño, definidos en el artículo 2 de la presente ley, los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor eléctrico, las baterías de los vehículos eléctricos, los dispensadores de recarga, debidamente definidos 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.</p> <p>a) Impuesto sobre el valor agregado (IVA). Durante el primer período fiscal siguiente a la publicación de esta ley, estarán gravados con una tarifa de un uno por ciento (1%) de este impuesto, aumentando un punto porcentual por</p>	<p>Artículo 9- Incentivos fiscales temporales para los vehículos impulsados con tecnologías o energía limpias (cero emisiones) y sus insumos</p> <p>Todos los vehículos impulsados con tecnologías o energías limpias (0 emisiones), independientemente de su tamaño, definidos en el 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:</p> <p>a) Impuesto sobre el valor agregado (IVA). Durante el primer período fiscal siguiente a la vigencia de esta ley estarán gravados con una tarifa de 1% de este impuesto, aumentando un punto porcentual por período hasta</p>

Ley 9518	Reforma
<p>período fiscal hasta alcanzar la tarifa general prevista en la Ley 9635, Ley Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018.</p> <p>b) Impuestos selectivo de consumo y sobre el valor aduanero.</p> <p>Durante treinta y seis meses estarán exentos de la tarifa vigente; luego tendrán una tarifa exonerada en un setenta y cinco por ciento (75%) durante treinta y seis meses; otros treinta y seis meses con exoneración del cincuenta por ciento (50%) y otros treinta y seis meses con tarifa del veinticinco por ciento (25%); a partir de los doce años pagará el impuesto de consumo y sobre el valor aduanero que corresponda.</p> <p>La base imponible para el cálculo del impuesto sobre el valor agregado y el impuesto sobre el valor aduanero será el valor aduanero cuando correspondan a importaciones o, el valor de fabricación, en caso de ser ensamblados o producidos en territorio nacional.</p> <p>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 4961, Ley de Reforma Tributaria, de 11 de marzo de 1972.</p>	<p>alcanzar la tarifa general prevista en la Ley N.° 9635.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Artículo 10- Exoneración temporal del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos eléctricos. Los	Artículo 10 - Incentivos fiscales temporales para los vehículos impulsados con tecnologías o energías

Ley 9518	Reforma
<p>vehículos eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, luego de la vigencia de la publicación de la presente ley. A partir del segundo período fiscal, la exoneración será del veinte por ciento (20%) por año, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.</p>	<p>más limpias: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones y sus insumos</p> <p>Todos los vehículos impulsados con tecnologías o energías más limpias: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones, independientemente de su tamaño, definidos en el 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:</p> <p>a) Impuesto selectivo de consumo y sobre el valor aduanero. Durante la vigencia de la ley pagarán un 10%.</p> <p>b) Impuesto al valor aduanero de las mercancías importadas. Durante la vigencia de la ley pagarán un 1%.</p> <p>c) Del total del porcentaje de impuestos sobre CIF pagarán 29,4%.</p>
<p><b>ARTÍCULO 11-Exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos.</b> Se exoneran del impuesto sobre las ventas y del impuesto selectivo de consumo los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor eléctrico y las baterías de los vehículos eléctricos. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), en conjunto con el</p>	<p><b>Artículo 11- Exoneración temporal del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos sostenibles</b></p> <p>Los vehículos sostenibles estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, durante los tres primeros períodos fiscales luego de la vigencia de la presente ley.</p>

Ley 9518	Reforma
Ministerio de Hacienda, emitirá un reglamento para regular la exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos señalados en este artículo. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley.	A partir del cuarto periodo fiscal la exoneración se reducirá veinte puntos porcentuales por año, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.
Artículo 12- Reglamentación. Las empresas para producción y ensamblaje de vehículos eléctricos quedarán exoneradas del pago del impuesto sobre el valor agregado, siempre y cuando el valor agregado nacional sea por lo menos de veinte por ciento (20%). El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá un reglamento en ocho meses plazo para registrar a las empresas que produzcan o ensamblen vehículos eléctricos, con el cual se identificará a las empresas sujetas a estas exoneraciones. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años con estos nuevos valores, a partir de la publicación de esta ley.	Artículo 12- Periodo fiscal  El periodo fiscal para efectos de esta ley será el mismo establecido por el artículo 4 de la Ley N.º 7092, Ley del Impuesto sobre la Renta, de 19 de mayo de 1988.
ARTÍCULO 13-Exoneración del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de cinco años desde el momento de su nacionalización o al momento de su producción, en caso de vehículos ensamblados o producidos localmente. La exoneración aplicará de la siguiente forma: cien por ciento (100%) de exoneración para el primer año, ochenta por ciento (80%) de exoneración para el segundo año, sesenta por ciento (60%) de exoneración para el tercer año,	Artículo 13- 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.

Ley 9518	Reforma
cuarenta por ciento (40%) de exoneración para el cuarto año y veinte por ciento (20%) de exoneración para el quinto año.	
ARTÍCULO 14-Restricción vehicular. Los vehículos eléctricos que porten el distintivo emitido por el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), de conformidad con esta ley, no estarán sujetos a la restricción vehicular de circulación en el área metropolitana, definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).	Artículo 14- 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 no tendrán restricción vehicular de circulación en el área metropolitana, definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) o por motivos sanitarios.
ARTÍCULO 15-Exoneración del pago de parquímetros. Los concejos municipales podrán definir su política para la exoneración del pago de parquímetros para los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos 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- 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 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 16-Uso de parqueos azules para vehículos de transporte eléctrico. Los vehículos eléctricos 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.	Artículo 16- Uso de parqueos azules para vehículos de transporte sostenible. Los vehículos sostenibles 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	Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán sustituir o

Ley 9518	Reforma
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.	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.
ARTÍCULO 17-Facilidades para el transporte eléctrico. La Administración Pública facilitará el uso y la circulación de los vehículos eléctricos, para lo cual el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá las directrices necesarias que estimulen y promuevan el uso de vehículos eléctricos.	Artículo 17- 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 18-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 eléctricos 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 eléctricos. En el caso de las compras directas deberán incorporarse criterios que promuevan el uso de vehículos eléctricos.	Artículo 18- 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.

Ley 9518	Reforma
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 19-Inversión en infraestructura.</b> La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otros.</p>	<p><b>Artículo 19- Inversión en infraestructura.</b> La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades realizarán 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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 20-Educación sobre el uso de transporte eficiente.</b> La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades deberán realizar campañas de educación sobre los beneficios del transporte eléctrico y otras modalidades de transporte eficiente.</p>	<p><b>Artículo 20- Educación sobre el uso de transporte eficiente.</b> La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades deberán realizar campañas de educación sobre los beneficios del transporte sostenible y otras modalidades de transporte eficiente.</p>
<p><b>CAPÍTULO V</b> <b>OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS</b></p>	<p><b>CAPÍTULO V</b> <b>OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES DE VEHÍCULOS SOSTENIBLES</b></p>

Ley 9518	Reforma
<p><b>ARTÍCULO 21-Oferta de vehículos eléctricos.</b> El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) mantendrá una lista de los modelos ofrecidos en el país por los importadores de vehículos eléctricos, cuyas marcas representadas tengan vehículos eléctricos 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.</p>	<p>Artículo 21- 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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 22-Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta.</b></p> <p>Los importadores de vehículos eléctricos 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.</p>	<p>Artículo 22- Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta</p> <p>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. Para cumplir esta disposición no se podrá importar vehículos con más de tres años de fabricación.</p>
<p><b>ARTÍCULO 23-Servicio de reparación y revisión.</b> Los importadores de vehículos eléctricos 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.</p>	<p>Artículo 23- 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.</p>

Ley 9518	Reforma
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.	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 24-Deber de gestionar el distintivo para vehículos eléctricos. Los importadores de vehículos eléctricos 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 eléctrico que vendan.	Artículo 24- 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 25-Información sobre el uso de vehículos eléctricos. Los importadores de vehículos eléctricos realizarán campañas de información en los medios de comunicación sobre el uso de la tecnología del transporte eléctrico, 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.	Artículo 25- 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	CAPÍTULO VI TRANSPORTE PÚBLICO
ARTÍCULO 26-Servicio público de transporte eléctrico. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, tanto en las	Artículo 26- Servicio público de transporte sostenible. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, así como

Ley 9518	Reforma
<p>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 Eléctrico. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de transporte.</p>	<p>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 Eléctrico. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de transporte.</p>
<p><b>ARTÍCULO 27-Servicio de trenes.</b> Se promoverá el fortalecimiento y la construcción de los servicios de trenes eléctricos en todo el país, acorde al Plan Nacional de Transporte Eléctrico. Para esos efectos, las iniciativas que tengan como objetivo financiar estas inversiones se considerarán prioritarias en los diferentes programas de la Administración.</p>	<p>Artículo 27- 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 Eléctrico. Para esos efectos, las iniciativas que tengan como objetivo financiar estas inversiones se considerarán prioritarias en los diferentes programas de la Administración.</p>
<p><b>ARTÍCULO 28-Concesiones de autobuses.</b> El Plan Nacional de Transporte Eléctrico establecerá el programa para que la flota vehicular de autobuses concesionado en el país realice, de forma paulatina, la sustitución a vehículos eléctricos, con previa autorización técnica y legal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de conformidad con viabilidad financiera y cuando las condiciones de las rutas de autobuses lo permitan.</p> <p>Para ello, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico deberá proyectar el reemplazo de la flota de autobuses, al</p>	<p>Artículo 28- 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.</p> <p>Para lograr el anterior objetivo, y de acuerdo con estudios previos que demuestren la viabilidad técnica y financiera, el Plan Nacional de Transporte sostenible deberá proyectar el remplazo de la flota de autobuses</p>

Ley 9518	Reforma
menos cada dos años, con una meta dentro de este período no menor del cinco por ciento (5%).	iniciando a partir del 2030, con metas efectivas y revisables cada dos años.
ARTÍCULO 29-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 eléctricos.	Artículo 29- 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 30-Concesiones ordinarias de taxis. Los concesionarios del servicio de taxis ordinario que desean sustituir sus vehículos carburados por vehículos eléctricos 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 eléctricos, atendiendo el procedimiento que se establecerá en el reglamento de esta ley.	Artículo 30- 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	CAPÍTULO VII CENTROS DE RECARGA
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. 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.	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.

Ley 9518	Reforma
<p>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 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 32</b>-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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Artículo 32</b>- 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.</p> <p>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</p>

Ley 9518	Reforma
	negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines.
<p><b>ARTÍCULO 33-Recarga en parqueos.</b> 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 eléctricos en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales.</p> <p>Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.</p>	<p><b>Artículo 33- Recarga en parqueos.</b> 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.</p> <p>Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.</p>
<b>CAPÍTULO VIII FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO</b>	<b>CAPÍTULO VIII FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE</b>
<b>ARTÍCULO 34-Exoneración</b> de impuestos para las partes de los centros de recarga. (Derogado por el artículo 2° de la Ley de incentivos al transporte verde, N° 10209 del 5 de mayo de 2022)	Artículo 34- 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.
<b>ARTÍCULO 35-Banca de desarrollo.</b> El financiamiento del transporte eléctrico 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 35- 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.

Ley 9518	Reforma
ARTÍCULO 36-Sistema Bancario Nacional. Se faculta al Sistema Bancario Nacional para que implemente las líneas de financiamiento del transporte eléctrico. 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 36- 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.

Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley N.º 9518, de 25 de enero de 2018 (actual vs texto sustitutivo)

Ley 9518	Reforma texto sustitutivo
<p>ARTÍCULO 1- Objeto. La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general.</p> <p>Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte eléctrico, 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.</p> <p>ARTÍCULO 2-Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente:</p> <p>a) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 2- Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente:</p> <p>a) Centro de recarga: Estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de</p>

<p>energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos.</p> <p>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.</p> <p>b) Vehículo eléctrico: todo bien mueble impulsado con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión, nuevo, en su versión de automóviles, motocicletas, bicicletas, microbuses, buses, trenes y cualquier otro definido en el reglamento de esta ley</p>	<p>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.</p> <p>b) Vehículos sostenibles: Entiéndase aquellos vehículos clasificados en los siguientes criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>
<p><b>ARTÍCULO 3- Interés público.</b> Se declara de interés público la promoción del transporte eléctrico, 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.</p>	<p><b>Artículo 3- Interés público.</b> 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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 4- Competencias del Ministerio de Ambiente y Energía.</b> 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:</p>	<p><b>Artículo 4- Competencias del Ministerio de Ambiente y Energía.</b> 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:</p>

<p>a) Formular y ejecutar la política nacional en energías renovables para el transporte y el Plan Nacional de Transporte Eléctrico, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).</p> <p>b) Promover la capacitación y realizar campañas educativas para fomentar el uso del transporte eléctrico y la adquisición de vehículos eléctricos.</p> <p>c) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.</p> <p>d) Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley, respecto a la oferta de vehículos eléctricos en el país.</p> <p>e) Emitir las directrices para la instalación y el funcionamiento de los centros de recarga y verificar su cumplimiento.</p> <p>f) Promover la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras de infraestructura contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Coordinar, con el Ministerio de Hacienda, la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.</p> <p>h) Promover políticas para dar a conocer el transporte eléctrico 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</p>	<p>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).</p> <p>b) Promover la capacitación y realizar campañas educativas para fomentar el uso del transporte sostenible y la adquisición de vehículos sostenibles.</p> <p>c) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.</p> <p>d) Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley, respecto a la oferta de vehículos sostenibles en el país.</p> <p>e) Emitir las directrices para la instalación y el funcionamiento de los centros de recarga y verificar su cumplimiento.</p> <p>f) Promover la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras de infraestructura contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Coordinar, con el Ministerio de Hacienda, la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.</p> <p>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,</p>
---	---

<p>económico para los usuarios al no consumir combustible, así como cualquier otra que determine el reglamento de esta ley.</p> <p>i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos eléctricos, que permita su fácil identificación, para los efectos de los alcances de esta ley.</p> <p>j) Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso del transporte eléctrico, 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.</p> <p>k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte eléctrico.</p>	<p>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.</p> <p>i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos sostenibles, que permita su fácil identificación, para los efectos de los alcances de esta ley.</p> <p>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.</p> <p>k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte sostenible.</p>
<p><b>ARTÍCULO 5- Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.</b> El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), dentro del ámbito de aplicación de esta ley, tiene las siguientes obligaciones:</p> <p>a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias.</p> <p>b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.</p>	<p><b>Artículo 5- Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.</b> El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), dentro del ámbito de aplicación de esta ley, tiene las siguientes obligaciones:</p> <p>a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias.</p> <p>b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.</p>

<p>c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos.</p> <p>d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte eléctrico en el país.</p> <p>e) Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta ley.</p> <p>f) Coordinar, con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Emitir las constancias de que los vehículos eléctricos que se importen reúnen las características que regula esta ley.</p>	<p>c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos.</p> <p>d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte sostenible en el país.</p> <p>e) Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta ley.</p> <p>f) Coordinar, con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.</p> <p>g) Emitir las constancias de que los vehículos sostenibles que se importen reúnen las características que regula esta ley.</p>
<p><b>ARTÍCULO 6-Coordinación institucional.</b></p> <p>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 eléctrico en el ámbito nacional y queda facultado para crear las comisiones ad hoc que considere necesarias para el cumplimiento de la presente ley.</p> <p>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.</p>	<p><b>Artículo 6- Coordinación institucional.</b> 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.</p> <p>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.</p>

<p><b>ARTÍCULO 7-Capacitación técnica.</b> 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 eléctricos y sus partes. El INA podrá subcontratar cámaras, empresa privada y universidades para el cumplimiento de esta disposición.</p>	<p>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.</p>
<p><b>CAPÍTULO III</b> <b>INCENTIVOS</b></p>	
<p>Artículo 8- Incentivos fiscales para la promoción del transporte eléctrico. Para promover el uso del transporte eléctrico, la presente ley establece los incentivos de carácter económico, tributarios y de facilidades de uso en circulación, acceso al crédito y otros que determine el reglamento de esta ley.</p> <p>Los incentivos económicos aquí definidos se aplicarán también a los vehículos eléctricos usados, hasta con cinco años de antigüedad.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 9- Incentivos fiscales temporales para los vehículos eléctricos y sus insumos.</p> <p>Todos los vehículos eléctricos, independientemente de su tamaño, definidos en el artículo 2 de la presente ley, los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor eléctrico, las baterías de los vehículos eléctricos, los dispensadores de recarga, debidamente definidos en la lista que elaborará vía reglamento el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), estarán sujetos al siguiente esquema de</p>	<p>Artículo 9- Incentivos fiscales temporales para los vehículos cero emisiones y sus insumos</p> <p>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</p>

<p>exoneraciones, respecto de los impuestos sobre el valor agregado, selectivo de consumo y sobre el valor aduanero.</p>	<p>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:</p>
<p>a) Impuesto sobre el valor agregado (IVA). Durante el primer período fiscal siguiente a la publicación de esta ley, estarán gravados con una tarifa de un uno por ciento (1%) de este impuesto, aumentando un punto porcentual por período fiscal hasta alcanzar la tarifa general prevista en la Ley 9635, Ley Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018.</p>	<p>a) Impuesto sobre el valor agregado (IVA). Durante el primer período fiscal siguiente a la vigencia de esta ley estarán gravados con una tarifa de 1% de este impuesto, aumentando un punto porcentual por período hasta alcanzar la tarifa general prevista en la Ley N.º 9635.</p>
<p>b) Impuestos selectivo de consumo y sobre el valor aduanero.</p>	<p>b) Impuestos selectivo de consumo y sobre el valor aduanero. Durante los primeros cinco primeros períodos fiscales siguiente a la vigencia de esta ley estarán exonerados de este impuesto. A partir del sexto período fiscal, la exoneración bajará 25 puntos porcentuales cada 3 períodos fiscales, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.</p>
<p>Durante treinta y seis meses estarán exentos de la tarifa vigente; luego tendrán una tarifa exonerada en un setenta y cinco por ciento (75%) durante treinta y seis meses; otros treinta y seis meses con exoneración del cincuenta por ciento (50%) y otros treinta y seis meses con tarifa del veinticinco por ciento (25%); a partir de los doce años pagará el impuesto de consumo y sobre el valor aduanero que corresponda.</p>	<p>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.</p>
<p>La base imponible para el cálculo del impuesto sobre el valor agregado y el impuesto sobre el valor aduanero será el valor aduanero cuando correspondan a importaciones o, el valor de fabricación, en caso de ser</p>	<p>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.</p>

<p>ensamblados o producidos en territorio nacional.</p> <p>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 4961, Ley de Reforma Tributaria, de 11 de marzo de 1972.</p>	
<p>Artículo 10- Exoneración temporal del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, luego de la vigencia de la publicación de la presente ley. A partir del segundo período fiscal, la exoneración será del veinte por ciento (20%) por año, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.</p>	<p>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.</p> <p>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:</p> <p>a) Impuesto selectivo de consumo y sobre el valor aduanero. A partir de la vigencia de la ley y hasta cinco períodos fiscales pagarán un 50%, subirá 25 puntos porcentuales cada tres períodos fiscales, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.</p>

<p><b>ARTÍCULO 11-Exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos.</b> Se exoneran del impuesto sobre las ventas y del impuesto selectivo de consumo los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor eléctrico y las baterías de los vehículos eléctricos. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), en conjunto con el Ministerio de Hacienda, emitirá un reglamento para regular la exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos señalados en este artículo. La exoneración definida en</p>	<p>Artículo 11- Exoneración temporal del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos sostenibles</p> <p>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.</p> <p>A partir del séptimo periodo fiscal la exoneración se reducirá veinticinco puntos porcentuales por año, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.</p>
<p><b>Artículo 12- Reglamentación.</b> Las empresas para producción y ensamblaje de vehículos eléctricos quedarán exoneradas del pago del impuesto sobre el valor agregado, siempre y cuando el valor agregado nacional sea por lo menos de veinte por ciento (20%). El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá un reglamento en ocho meses plazo para registrar a las empresas que produzcan o ensamblen vehículos eléctricos, con el cual se identificará a las empresas sujetas a estas exoneraciones. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años con estos nuevos valores, a partir de la publicación de esta ley.</p>	<p>Artículo 12- Reglamentación</p> <p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 13-Exoneración del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos eléctricos.</b> Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de cinco años desde el momento de su nacionalización o al momento de su producción, en caso de vehículos ensamblados o producidos localmente. La exoneración aplicará de la siguiente forma: cien por ciento (100%) de</p>	<p>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</p>

<p>exoneración para el primer año, ochenta por ciento (80%) de exoneración para el segundo año, sesenta por ciento (60%) de exoneración para el tercer año, cuarenta por ciento (40%) de exoneración para el cuarto año y veinte por ciento (20%) de exoneración para el quinto año.</p>	<p>Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).</p>
<p><b>ARTÍCULO 14-Restricción vehicular.</b> Los vehículos eléctricos que porten el distintivo emitido por el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), de conformidad con esta ley, no estarán sujetos a la restricción vehicular de circulación en el área metropolitana, definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).</p>	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 15-Exoneración del pago de parquímetros.</b> Los concejos municipales podrán definir su política para la exoneración del pago de parquímetros para los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

<p><b>ARTÍCULO 16-Uso de parqueos azules para vehículos de transporte eléctrico.</b> Los vehículos eléctricos 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 17-Facilidades para el transporte eléctrico.</b> La Administración Pública facilitará el uso y la circulación de los vehículos eléctricos, para lo cual el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá las directrices necesarias que estimulen y promuevan el uso de vehículos eléctricos.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Las dependencias correspondientes de las instituciones de la Administración</p>

	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 18-Compra del Estado para renovación de flota vehicular.</b> Se autoriza a las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades para que promuevan la compra y la utilización de vehículos eléctricos 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.</p> <p>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 eléctricos. En el caso de las compras directas deberán incorporarse criterios que promuevan el uso de vehículos eléctricos.</p> <p>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</p>	<p>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.</p>

<p>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.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 19-Inversión en infraestructura.</b> La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otros.</p>	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 20-Educación sobre el uso de transporte eficiente.</b> La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades deberán realizar campañas de educación sobre los beneficios del transporte eléctrico y otras modalidades de transporte eficiente.</p>	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 21-Oferta de vehículos eléctricos.</b> El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) mantendrá una lista de los modelos ofrecidos en el país por los importadores de vehículos eléctricos, cuyas marcas representadas tengan vehículos eléctricos 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.</p>	<p>Artículo 21- Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta</p> <p>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.</p>

<p><b>ARTÍCULO 22-Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta.</b></p> <p>Los importadores de vehículos eléctricos 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 23-Servicio de reparación y revisión.</b> Los importadores de vehículos eléctricos 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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p>

sus reformas, de 24 de junio de 2010.	
ARTÍCULO 24-Deber de gestionar el distintivo para vehículos eléctricos. Los importadores de vehículos eléctricos 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 eléctrico 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.
ARTÍCULO 25-Información sobre el uso de vehículos eléctricos. Los importadores de vehículos eléctricos realizarán campañas de información en los medios de comunicación sobre el uso de la tecnología del transporte eléctrico, 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.	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 público de transporte eléctrico. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, 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 Eléctrico. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de	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.

transporte.	
<p><b>ARTÍCULO 28-Concesiones de autobuses.</b> El Plan Nacional de Transporte Eléctrico establecerá el programa para que la flota vehicular de autobuses concesionado en el país realice, de forma paulatina, la sustitución a vehículos eléctricos, con previa autorización técnica y legal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de conformidad con viabilidad financiera y cuando las condiciones de las rutas de autobuses lo permitan.</p> <p>Para ello, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico deberá proyectar el reemplazo de la flota de autobuses, al menos cada dos años, con una meta dentro de este período no menor del cinco por ciento (5%).</p>	<p><b>Artículo 27- Concesiones de autobuses.</b> 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.</p> <p>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%).</p>
	<p><b>Artículo 28- Transporte escolar y turístico.</b> 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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 29-Transporte escolar y turístico.</b> 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 eléctricos.</p>	<p><b>Artículo 29- Concesiones ordinarias de taxis.</b> 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</p>

	<p>se otorgue a vehículos sostenibles, atendiendo el procedimiento que se establecerá en el reglamento de esta ley.</p>
<p><b>ARTÍCULO 30-Concesiones ordinarias de taxis.</b> Los concesionarios del servicio de taxis ordinario que desean sustituir sus vehículos carburados por vehículos eléctricos 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 eléctricos, atendiendo el procedimiento que se establecerá en el reglamento de esta ley.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 31-Implementación de los centros de recarga.</b> La construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga en el país le corresponde a las distribuidoras de electricidad. El Ministerio de Ambiente y Energía(Minae) tendrá la obligación de velar por la construcción y el</p>	<p>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.º7593, Ley Reguladora de los Servicios Públicos, de 9 de agosto de</p>

<p>funcionamiento de los centros de recarga, según lo define esta ley.</p> <p>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 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.</p> <p>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.</p>	<p>1996. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) definirá la tarifa de venta en los centros de recarga.</p> <p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 32-Venta de electricidad en los centros de recarga.</b> 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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Artículo 32- Recarga en parqueos.</b> 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.</p> <p>Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.</p>

<p><b>ARTÍCULO 33-Recarga en parqueos.</b> 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 eléctricos en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales.</p> <p>Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.</p>	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 34-Exoneración de impuestos para las partes de los centros de recarga.</b> (Derogado por el artículo 2° de la Ley de incentivos al transporte verde, N° 10209 del 5 de mayo de 2022)</p>	<p>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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 35-Banca de desarrollo.</b> El financiamiento del transporte eléctrico 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.</p>	<p>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.</p>
	<p><b>Transitorio II-</b> 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</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p>
--	--

## II. Consultas atendidas:

Organización	Criterio
Asociación Bancaria Costarricense	<p>En lo que atañe a la participación del sector financiero, el proyecto contempla las siguientes propuestas normativas. Por un lado, incluye el financiamiento del transporte sostenible sea considerado como Banca para el Desarrollo. Adicionalmente, se faculta al Sistema Bancario a implementar líneas de financiamiento para el fin mencionado, con condiciones especiales, las cuales, se entiende, serían definidas por cada entidad y siempre que no representen situaciones riesgosas para estas; y, por último, se autoriza a los bancos a utilizar fondos de inversión para el financiamiento de obra pública relacionada con transporte sostenible. De la lectura de las normas atinentes a los puntos mencionados en el párrafo precedente, queda claro que</p>

	<p>el proyecto de ley no pretende imponer una obligación para que las entidades financieras desarrollen programas crediticios especiales con condiciones prefijadas, sino que la participación en este nicho de mercado dependerá de las decisiones gerenciales de cada institución financiera.</p> <p>No obstante lo anterior, la Asociación Bancaria Costarricense considera oportuno recalcar que, debido a que en la definición de las condiciones crediticias que se ofrecen a los clientes inciden una serie de variables, algunas vinculadas con la actividad de cada intermediario, otras a factores exógenos y otras a valoraciones de la Alta dirección (como el apetito de riesgo, entre muchas otras), esta es una determinación que debe residir exclusivamente en las instituciones financieras, sin que la legislación les obligue a financiar una actividad o a realizarlo en condiciones particulares, por los riesgos que esto genera.”</p>
Contraloría general de la República	<p>En ese sentido, es necesario que el legislador considere cuál es con precisión el objeto de norma propuesta y sus implicaciones, con el propósito de no introducir cambios que desnaturalicen o incidan en la efectiva consecución de los fines pretendidos al definir los objetivos de la normativa vigente, a tenor de lo que establece el art. 1 de la ley actual, referido a crear un marco normativo enfocado a regular la promoción del transporte eléctrico y el fortalecimiento de las políticas públicas para incentivar su uso, así como los objetivos en torno a la protección ambiental y el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el país en esa materia.</p> <p>La reforma incentivos fiscales y los plazos en ese sentido, por lo que sobre el particular, debe considerarse que el mantener o establecer incentivos y exoneraciones deberá estar respaldado por los correspondientes estudios técnicos, que permitan medir los impactos que sobre el erario tendrían ese tipo de regulaciones, sobre todo considerando el estrecho margen fiscal del país.</p> <p>Es importante además comprender que la posibilidad de inversión en infraestructura debe ser armónica y articulada y en amparo a las condiciones técnicas y jurídicas que garanticen el objetivo de la ley señalado en el numeral 1 del texto sustitutivo sometido a consulta ante este órgano contralor. La forma en que es planteado el artículo 18 supracitado, no permite vislumbrar dicha articulación y podría incentivar la realización de acciones aisladas, no coordinadas y que no permitiría el impacto requerido y el uso</p>

	óptimo de los recursos hacia el logro de la sostenibilidad y protección ambiental que se pretende.
MINAE	<p>Artículo 2. b) Vehículos sostenibles. No es correcto partir de la afirmación de que los vehículos que no consuman 100% combustibles fósiles o combustibles fósiles mezclados con añadidos o aditamentos para su combustión, son por sí mismos sostenibles, pues no hay una relación adecuada para las emisiones. Se sugiere que se debe establecer una relación entre consumo de litros de combustibles cada 100km.</p> <p>Artículo 4. Competencias del Ministerio de Ambiente y Energía. inciso i). No debe de emitirse un logo, sino una placa. Su regulación debe establecerla el MOPT, mediante COSEVI.</p> <p>Artículo 8. Incentivos de esta ley. El acceso a créditos no debe enfocarse en el sector particular, ya que esto es una actividad comercial y se basa en el interés de la banca, por esto el financiamiento debe enfocarse para los concesionarios de transporte público, que es un servicio público.</p>

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

En términos generales, el informe plantea los siguientes puntos:

#### *Sobre la definición:*

- 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. El término sostenible del inciso b), deja abierto la clasificación para que casi cualquier vehículo cumpla con características "limpias" 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. Esto planta poco carácter técnico y se presta para muchos problemas operativos.

#### *Modificación del esquema de incentivos:*

- Un primer punto de importancia es que, el sistema de incentivos propuesto tenía un plazo temporal de cinco años, por tanto, expiró en enero 2023. *Pero lo más preocupante, es que, en el año 2018, convirtió el impuesto de ventas en valor agregado, y no contempló la conversión de muchas de las exoneraciones que contenía la Ley N° 9518 dejando un sistema de*

*exoneraciones sin fundamento jurídico, porque ya no se trata del mismo tributo.*

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

#### IV. Análisis de fondo:

Como punto de partida, actualmente con la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Sostenible, N.º 9518, de acuerdo con el estudio desarrollado por el MEIC<sup>1</sup> sobre márgenes brutos de comercialización, con datos tomados de la Dirección General de Aduanas y datos suministrados por empresas importadoras, se determinó que el margen bruto de comercialización promedio de los vehículos eléctricos, con un costo de internamiento inferior a \$40.000, equivale en promedio a un 41,4%, pero los márgenes oscilan entre los \$5.609 y \$16.240, equivalentes a un 24,1% y 76,2% respectivamente.

Por otra parte, los vehículos con un precio de internamiento superior a los \$40.000 se determinó que tienen un margen bruto de comercialización promedio de \$22.413 y el rango estuvo entre \$11.090 y \$60.023, correspondiente a un 13,2% y 47,4%, respectivamente. La viceministra de Economía, Patricia Rojas, indicó que el estudio se basó en los vehículos que ingresaron en enero del 2023 e incluyó 15 marcas distintas.

Sobre este tema, el economista Leiner Vargas indicó hay un verdadero sobreprecio de los autos eléctricos, los cuales, pese a que tienen tasas de interés más bajas en los créditos, siguen siendo más costosos. “Pareciera que las concesionarias se están dejando las ganancias de las exoneraciones, porque incluso muchas de ellas tienen sus propias financieras, entonces, no solo venden el carro, sino que

<sup>1</sup> <https://semanariouniversidad.com/pais/margenes-brutos-de-comercializacion-de-autos-electricos-es-de-414-en-promedio/>, <https://www.meic.go.cr/comunicado/1186/margenes-brutos-de-comercializacion-de-vehiculos-electricos-oscilaron-entre-un-27-y-47-en-el-segundo-estudio-del-meic.php>

enganchan el crédito y no trasladan al consumidor la exoneración”, concluyó Vargas.

De acuerdo con lo anterior, preocupa que el esquema de incentivos actual, lo que está ocasionando es una amplitud del margen de ganancia de la comercialización de vehículos, pero realmente, no se esté reflejando en una disminución real del precio de carros “sostenibles”, y, que, sea de acceso para todas las personas, en cualquier quintil de ingreso. Al cambiar la clasificación e incluir vehículos con más características, y de acuerdo con los criterios del MINAE y otras instancias, se corre el riesgo de no tener claro, a ciencia cierta qué vehículos efectivamente están contribuyendo con la reducción de emisiones y, a su vez, podrían estar motivando nuevamente la amplitud de ganancias de estos comercializadores, lo cual no va con la exposición de motivos del proyecto, que es realizar una transición de la flota vehicular, hacia una flotilla eficiente y sostenible con el ambiente.

Preocupa que el proyecto busque ampliar estos márgenes, al brindar mayores incentivos fiscales para estos vehículos.

#### V. Conclusión:

El proyecto de ley debe ser archivado debido a que:

- 1) Hay problemas en la redacción del proyecto
- 2) Hay problemas de seguridad jurídica y responsabilidad fiscal, con los incentivos fiscales, por ejemplo, el impuesto al valor agregado sigue considerándose como impuesto de ventas, algo que ya había sido reformado en la Ley de fortalecimiento de las finanzas públicas.
- 3) Resulta en una Ley integral, para resolver los incentivos de una elección de los consumidores, ya que no parece un plan de transición del transporte público, sino también involucra motivaciones para que particulares tengan un supuesto acceso a este tipo de vehículos.
- 4) El esquema de incentivos parece que solo está funcionando, para ampliar el margen de ganancia de los comercializadores de estos vehículos, por los excesivos márgenes de comercialización que reportan en los estudios más recientes realizados por el MEIC.

#### VI. Recomendación:

Se recomienda archivar y NO APROBAR el proyecto en discusión.

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

Sofía Alejandra Guillén Pérez  
**DIPUTADA**

Parte expositiva: Silvia Sáenz León  
Parte dispositiva: Nancy Vílchez Obando