



DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU -046-2023

INFORME DE: PROYECTO DE LEY

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

EXPEDIENTE N° 22.713

INFORME JURÍDICO

ELABORADO POR:

**GUSTAVO RIVERA SIBAJA
ASESOR PARLAMENTARIO**

SUPERVISADO POR:

**SELENA REPETTO AYMERICH
JEFA DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
DIRECTOR**

21 MARZO, 2023

TABLA DE CONTENIDO

ANÁLISIS TÉCNICO	3
A) RESUMEN DEL PROYECTO	3
B) ANTECEDENTES	4
C) VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	4
D) ANÁLISIS DEL ARTICULADO	4
E) CONSIDERACIONES FINALES	8
F) TÉCNICA LEGISLATIVA	8
G) PROCEDIMIENTO	9
<i>Votación</i>	<i>9</i>
<i>Delegación</i>	<i>9</i>
<i>Consultas Preceptivas</i>	<i>9</i>
H) FUENTES	9
I) ANEXOS	10

AL-DEST- IJU -046-2023

INFORME JURÍDICO

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

EXPEDIENTE N° 22.713

ANÁLISIS TÉCNICO

a) *Resumen del Proyecto*

El proyecto es prácticamente una reforma integral a la Ley N° 9518 de incentivos para el transporte eléctrico.¹

Tiene dos ejes o contenidos sustanciales: En primer lugar, amplía la cobertura de la ley y los incentivos que propone no solo para los vehículos eléctricos en sentido estricto sino para otras modalidades con mayor o menor grado de eficiencia energética y uso de combustibles alternativos, extendiendo entonces el concepto a “*transporte sostenible*” para incluir vehículos híbridos o incluso los que utilizan mezclas como biocombustibles.

Junto con ese eje que es transversal de toda la reforma, el segundo gran objetivo es reformular el esquema de incentivos fiscales, o sea las exoneraciones que se conceden a estos vehículos, sus repuestos, ensambladoras, centros de recargas y afines, ya sea en el impuesto de valor agregado, selectivo de consumo, al de importaciones e incluso al de propiedad de vehículos.

Junto con estos dos grandes ejes de reformas se acompañan otras puntuales como sustituir la norma que exige el reemplazo de la flota autobusera cada dos años, posponiéndola para el 2030, o eliminando el tope o límite a las exoneraciones de la ley actual.

¹ Ley N° 9518 del 25 de enero 2018: “*Incentivos y promoción para el transporte eléctrico*”.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=85810&nValor3=111104&strTipM=TC

b) Antecedentes

Existen y han existido varios proyectos de ley relacionados con la promoción del transporte eléctrico, sustitución de combustibles fósiles, uso de fuentes alternativas de energía que tangencialmente toca el tema de exoneraciones a equipos o maquinaria, pero ninguno tan específico y tan directamente relacionado, porque se trata exactamente de reformar el mismo sistema de incentivos de la misma ley N° 9518 como el siguiente:

- ***Expediente N° 21.465 “Ley de incentivos al transporte verde (Reforma al capítulo III de la Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, N° 9518 de 25 de enero de 2018”.***

Este expediente está directamente relacionado porque prácticamente contiene el mismo esquema de incentivos del proyecto que ahora analizamos, con la diferencia de que lo limita al transporte eléctrico, sin incluir la ampliación al “*transporte sostenible*”.

Este proyecto fue iniciado el 11 de junio de 2019, recibió Dictamen Afirmativo de Mayoría en la Comisión Especial de Infraestructura el 31 de agosto de 2021, y se convirtió Ley de la República bajo el número 10209 de 5 de mayo de 2022.

c) Vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El proyecto de ley en análisis tiene vinculación multidimensional, integral e interconectada con 7 de los 17 ODS (4, 7, 8, 11, 12, 13 y 17), especialmente con el ODS 7 de Energía Asequible y no Contaminante, el cual presenta metas asociadas al transporte vehicular que utiliza fuentes de energía amigable con el ambiente.

La reforma a la Ley No. 9518, amplía el espectro en materia de transporte público limpio, yendo más allá de lo eléctrico hacia un concepto más integral que son los vehículos sostenibles, los cuales incluyen tanto los vehículos eléctricos como los solares, de hidrógeno o cualquier otro que no genere emisiones contaminantes al ambiente.

d) Análisis del Articulado

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

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

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

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

Analizamos en este apartado únicamente dichos cambios sustantivos:

Definiciones

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

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

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

La principal razón del proyecto es promover el uso de vehículos que han sido diseñados y construidos para utilizar tecnologías alternativas a los combustibles fósiles, si bien sea solo parcialmente como los vehículos híbridos; no tanto para favorecer el uso de mezclas fósiles que producen menos emisiones, lo cual sin dejar de ser importante pareciera que no puede ser asimilado o tratado de la misma forma.

Si bien ambos objetivos pueden ser deseables no parece lógico ni proporcionado que su tratamiento sea igual, por lo que observamos que la definición realmente tiene poco carácter técnico y se presta para muchos problemas operativos.

² Al final de este Informe, se incluye como anexo un cuadro comparativo entre la ley vigente y el articulado propuesto, donde hemos pretendido resaltar los pocos artículos que contienen cambios sustantivos.

Modificación del esquema de incentivos

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

Pero incluso más importante que eso, es que la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, que es del año 2018, convirtió el impuesto de ventas en impuesto de valor agregado, y no contempló la conversión de muchas de las exoneraciones que contenía la Ley N° 9518, dejando entonces el sistema de exoneraciones sin fundamento jurídico.³

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

El sistema de la Ley N° 9518 proponía un sistema de exoneraciones para los vehículos eléctricos de los impuestos de ventas, selectivo de consumo y de valor aduanero, según unos tráctos diferentes para cada impuesto, en donde el trácto más bajo según el valor CIF del vehículo exoneraba el impuesto en 100%, y a partir de 30 mil dólares exoneraba en distintos porcentajes y tráctos los restantes impuestos.

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

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

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

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

³ Sin embargo, tal como se indica en el Informe de este Departamento a la iniciativa relacionada, expediente 21.465, el Ministerio de Hacienda por vía de interpretación ha considerado que las exoneraciones al impuesto de ventas contenidas en esta ley se mantienen vigentes. No obstante, lo anterior, estarían por vencerse en enero 2023 como se indicó.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Otras modificaciones

En el artículo 22 la obligación de los importadores de ofrecer vehículos con tecnología de punta se concreta en el deber de importar vehículos con no más de

tres años de fabricación; y en el artículo 28 el reemplazo de la flota de buses se pospone (con un criterio más realista) hasta el 2030, con lo cual se aleja mayoritariamente del objetivo principal de la reforma, y lo acerca más a la reposición de beneficios fiscales a los vehículos únicamente.

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

e) Consideraciones Finales

Recientemente al aprobarse la Ley N° 10209, se reformó el esquema de incentivos eléctricos ampliándolo a los vehículos usados de hasta 5 años. Deja el IVA en un 1% pero lo aumenta anualmente en otro 1% hasta completar el 13% del IVA, sea, en un plazo de 13 años. Respecto al Selectivo de Consumo y Valor Aduanero, lo que hace es aplicar en tráctos de cada 3 años un aumento en la tarifa del 25% hasta el completar el 100%.

Para el impuesto de la propiedad también se da una tarifa escalonada del 20%, por lo que el proyecto objeto de estudio básicamente queda en ampliar el concepto de vehículos a exonerar.

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

f) Técnica Legislativa

Llamamos la atención expresamente sobre un aspecto de técnica legislativa que conviene corregir o aclarar para evitar futuros problemas de operatividad de la ley.

Esta reforma propone un nuevo esquema de incentivos (artículos 9 y 11) con diferentes plazos que en todo caso fija “*a partir de la vigencia de la presente ley*”.

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

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

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

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

g) Procedimiento

Votación

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

Delegación

Las exoneraciones son materia tributaria, motivo por el cual están expresamente excluidas de la posibilidad de ser delegado a conocimiento de una Comisión con Potestad Legislativa Plena, en consecuencia, este proyecto debe ser conocido y votado necesariamente en el Plenario Legislativo.

Consultas Preceptivas

- Instituto Nacional de Aprendizaje (obligación de formación contenida en el artículo 7 del proyecto)
- Municipalidades de todo el país (deber de realizar campañas de información, artículo 20)

h) Fuentes

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

http://www.pgrweb.go.cr/scii/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=85810&nValor3=111104&strTipM=TC

i) Anexos

CUADRO COMPARATIVO

Ley Nº 9518	Proyecto
INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO	INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE
CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES ARTÍCULO 1- Objeto. La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general. Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte 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.	CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1 - Objeto. La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte sostenible en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general. Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte sostenible , las competencias institucionales y su estímulo, por medio de exoneraciones, incentivos y políticas públicas, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política.
ARTÍCULO 2 - Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente: a) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos . Los dispensadores para carga pueden ser del tipo estación, en poste, empotrado o parche, entre otros. Su funcionamiento se regirá por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en el reglamento de esta ley. 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.	Artículo 2 - Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente: a) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos sostenibles . Los dispensadores para carga pueden ser del tipo estación, en poste, empotrado o parche, entre otros. Su funcionamiento se regirá por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en el reglamento de esta ley. b) Vehículos sostenibles: vehículos que no son impulsados con mecanismos que utilicen 100% combustibles fósiles o combustibles fósiles mezclados con añadidos o aditamentos para su combustión. c) Vehículos impulsados con tecnologías o energías limpias (cero emisiones). Incluye vehículos eléctricos, solares,

	<p>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>
<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.</p>	<p>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.</p>
<p>CAPÍTULO II COMPETENCIAS INSTITUCIONALES</p> <p>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:</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>CAPÍTULO II COMPETENCIAS INSTITUCIONALES</p> <p>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:</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>

<ul style="list-style-type: none"> 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 económico para los usuarios al no consumir combustible, así como cualquier otra que determine el reglamento de esta ley. i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos eléctricos, que permita su fácil identificación, para los efectos de los alcances de esta ley. j) Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso del transporte 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. k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte eléctrico. 	<ul style="list-style-type: none"> g) Coordinar, con el Ministerio de Hacienda, la implementación de los incentivos contemplados en esta ley. h) Promover políticas para dar a conocer el transporte sostenible en el país, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la promoción de sus beneficios en: mejoras tecnológicas vehiculares, energías limpias, eficiencia energética, disminución de los gases de efecto invernadero (GEI) y ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, así como cualquier otra que determine el reglamento de esta ley. i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos sostenibles, que permita su fácil identificación, para los efectos de los alcances de esta ley. j) Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso del transporte sostenible, insertándola en una acción ambiental pública para optimizar e integrar coherentemente los esfuerzos y los recursos de las instituciones de la Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades en esa materia. k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte sostenible.
<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> <ul style="list-style-type: none"> a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias. b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada. c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos. d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte eléctrico en el país. e) Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta ley. 	<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> <ul style="list-style-type: none"> a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias. b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada. c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos. d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte sostenible en el país.

<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>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>ARTÍCULO 6 - Coordinación institucional. Para la formulación de la política, el plan y los reglamentos técnicos, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) deberá garantizar la participación de las instituciones, los sectores vinculados y la sociedad civil al transporte 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. 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>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 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>CAPÍTULO III INCENTIVOS</p> <p>Artículo 8 - Incentivos de esta ley. Para promover el uso del transporte eléctrico, 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>CAPÍTULO III INCENTIVOS</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>

Para cada vehículo eléctrico se aplicarán las exoneraciones de la presente ley, por una única vez, a personas físicas o personas jurídicas que las soliciten.

ARTÍCULO 9 - Exoneración aplicada según valor del vehículo.

Los vehículos eléctricos, así definidos en el artículo 2 de la presente ley, se beneficiarán de la exoneración del impuesto general sobre las ventas, el impuesto selectivo de consumo y el impuesto sobre el valor aduanero, según lo indicado en la siguiente tabla:

Monto exonerado del valor CIF del vehículo eléctrico	Exoneración del impuesto general sobre las ventas	Exoneración del impuesto selectivo de consumo	Exoneración del impuesto sobre el valor aduanero
Los primeros \$30.000 del valor CIF del vehículo eléctrico	100% de exoneración	100% de exoneración	100% de exoneración
De \$30.001 hasta \$45.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	50% de exoneración	75% de exoneración	100% de exoneración
De \$45.001 hasta \$60.000 del valor CIF del vehículo eléctrico	0% de exoneración	50% de exoneración	100% de exoneración
De \$60.001 en adelante	0% de exoneración	0% de exoneración	0% de exoneración

La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de cinco años, a partir de la publicación de esta ley. Para el cálculo del valor del vehículo se usará

Artículo 9 - Incentivos fiscales temporales para los vehículos impulsados con tecnologías o energía limpias (cero emisiones) y sus insumos

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:

a) Impuesto sobre el valor agregado (IVA).

Durante el primer periodo fiscal siguiente a la vigencia de esta ley estarán gravados con una tarifa de 1% de este impuesto, aumentando un punto porcentual por periodo hasta alcanzar la tarifa general prevista en la Ley N° 9635.

b) Impuesto selectivo de consumo y sobre el valor aduanero. Durante los primeros cinco primeros periodos fiscales siguiente a la vigencia de esta ley estarán exonerados de este impuesto. A partir del sexto periodo fiscal, la exoneración bajará 25 puntos porcentuales cada 3 periodos fiscales, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.

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

el valor CIF en aduanas para los vehículos importados y el valor de fabricación para los vehículos ensamblados o producidos en territorio nacional. La tasa aplicable para el cálculo de la exoneración del impuesto general sobre las ventas será la vigente para este impuesto, según lo establecido en la Ley N.º 6826, Ley de Impuesto General sobre las Ventas, de 8 de noviembre de 1982, y sus reformas.

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.

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.

Ley N.º 9518	Proyecto
ARTÍCULO 10 - Límite de exoneración. La suma de exoneraciones establecidas en el artículo 9 de la presente ley no podrá exceder el monto equivalente a veinticuatro salarios base, según el salario base establecido anualmente por el Consejo Superior del Poder Judicial. Este límite no se aplicará a vehículos de transporte público o transporte de carga.	
ARTÍCULO 11 - Exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos. 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 este artículo tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley.	Artículo 10 - Incentivos fiscales temporales para los vehículos impulsados con tecnologías o energías más limpias: híbridos eléctricos, híbridos enchufables y cualquier otra tecnología que emita menos emisiones y sus insumos 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:
ARTÍCULO 12 - Exoneración del equipo para el ensamblaje y la producción de vehículos eléctricos. Los equipos para ensamblaje y producción de	

<p>vehículos eléctricos quedarán exonerados del pago total del impuesto de ventas, siempre y cuando el valor agregado nacional sea por lo menos de un veinte por ciento (20%). El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá un reglamento, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, para definir los equipos sujetos a esta exoneración. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley.</p>	<p>a) Impuesto selectivo de consumo y sobre el valor aduanero. Durante la vigencia de la ley pagarán un 10%. b) Impuesto al valor aduanero de las mercancías importadas. Durante la vigencia de la ley pagarán un 1%. c) Del total del porcentaje de impuestos sobre CIF pagarán 29,4%.</p>
<p>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, cuarenta por ciento (40%) de exoneración para el cuarto año y veinte por ciento (20%) de exoneración para el quinto año.</p>	<p>Artículo 11 - Exoneración temporal del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos sostenibles Los vehículos sostenibles estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, durante los tres primeros períodos fiscales luego de la vigencia de la presente ley. A partir del cuarto periodo fiscal la exoneración se reducirá veinte puntos porcentuales por año, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.</p>
	<p>Artículo 12 - Periodo fiscal El periodo fiscal para efectos de esta ley será el mismo establecido por el artículo 4 de la Ley N° 7092, Ley del Impuesto sobre la Renta, de 19 de mayo de 1988.</p>
<p>ARTÍCULO 34 - Exoneración de impuestos para las partes de los centros de recarga. Se exonerá del pago total del impuesto selectivo de consumo, establecido en la Ley N° 4961, Ley de Reforma Tributaria, de 11 de marzo de 1972; la Ley N° 6826, Ley de Impuesto General sobre las Ventas, de 8 de noviembre de 1982, y del impuesto del uno por ciento sobre el valor aduanero establecido en la Ley N° 6879, de 21 de julio de 1983, a 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). La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de cinco años, a partir de la publicación de esta ley.</p>	<p>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.</p>
<p>ARTÍCULO 14 - Restricción vehicular. Los vehículos eléctricos que porten el distintivo emitido</p>	<p>Artículo 14 - Restricción vehicular. De conformidad con el artículo 95 de la Ley N° 9078,</p>

<p>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>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.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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. Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la Ley N° 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996.</p>	<p>Artículo 16 - Uso de parqueos azules para vehículos de transporte <u>sostenible</u>. 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 reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la Ley N° 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996</p>
<p>CAPÍTULO IV OBLIGACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA</p> <p>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.</p>	<p>CAPÍTULO IV OBLIGACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA</p> <p>Artículo 17 - Facilidades para el transporte <u>sostenible</u>. 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>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</p>	<p>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</p>

<p>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 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>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 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>ARTÍCULO 19 - Inversión en infraestructura. 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 - Inversión en infraestructura. 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>ARTÍCULO 20 - Educación sobre el uso de transporte eficiente. 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 - Educación sobre el uso de transporte eficiente. 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>CAPÍTULO V OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS</p>	<p>CAPÍTULO V OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES DE VEHÍCULOS <u>SOSTENIBLES</u></p>

<p>ARTÍCULO 21 - Oferta de vehículos eléctricos. 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>ARTÍCULO 22 - Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta. 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. 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>ARTÍCULO 23 - Servicio de reparación y revisión. 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° 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° 8839, Ley para la Gestión Integral de Residuos, y sus reformas, de 24 de junio de 2010.</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° 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° 8839, Ley para la Gestión Integral de Residuos, y sus reformas, de 24 de junio de 2010.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>ARTÍCULO 25 - Información sobre el uso de vehículos eléctricos. Los importadores de vehículos eléctricos realizarán campañas de información en los</p>	<p>Artículo 25 - Información sobre el uso de vehículos sostenible. Los importadores de vehículos sostenibles realizarán campañas de</p>

<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>CAPÍTULO VI TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>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 transporte.</p>	<p>CAPÍTULO VI TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>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 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>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>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>ARTÍCULO 28 - Concesiones de autobuses. 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</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</p>

<p>dentro de este período no menor del cinco por ciento (5%).</p>	<p>reemplazo de la flota de autobuses inimando a partir del 2030, con metas efectivas y revisables cada dos años.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>CAPÍTULO VII CENTROS DE RECARGA</p> <p>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.</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,</p>	<p>CAPÍTULO VII CENTROS DE RECARGA</p> <p>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.</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</p>

<p>estadísticas de consumo y demás información que defina el Minae, vía reglamento.</p>	<p>más cercanos o próximos, tiempos de recarga, estadísticas de consumo y demás información que defina el Minae vía reglamento.</p>
<p>ARTÍCULO 32 - Venta de electricidad en los centros de recarga. Solo podrán vender electricidad en centros de recarga, las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público, de conformidad con la Ley N° 7593, Ley Reguladora de los Servicios Públicos, de 9 de agosto de 1996. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) definirá la tarifa de venta en los centros de recarga. Se autoriza a las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público para que vendan electricidad, para que instalen centros de recarga en alianza, asociación, coinversión u otro tipo de estructura de negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines.</p>	<p>Artículo 32 - Venta de electricidad en los centros de recarga. Solo podrán vender electricidad en centros de recarga las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público, de conformidad con la Ley N.º7593, Ley Reguladora de los Servicios Públicos, de 9 de agosto de 1996. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) definirá la tarifa de venta en los centros de recarga. Se autoriza a las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público para que vendan electricidad, para que instalen centros de recarga en alianza, asociación, coinversión u otro tipo de estructura de negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines.</p>
<p>ARTÍCULO 33 - Recarga en parqueos. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), emitirá los lineamientos correspondientes para que se contemple la implementación de centros de recarga para vehículos eléctricos en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales. Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.</p>	<p>Artículo 33 - Recarga en parqueos. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), emitirá los lineamientos correspondientes para que se contemple la implementación de centros de recarga para vehículos sostenibles en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales. Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.</p>
<p>CAPÍTULO VIII FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO</p> <p>ARTÍCULO 35 - Banca de desarrollo. 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>CAPÍTULO VIII FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE</p> <p>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.</p>
<p>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,</p>	<p>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,</p>

<p>siempre y cuando estas no representen situaciones riesgosas para las entidades.</p>	<p>garantías y trámites, siempre y cuando estas no representen situaciones riesgosas para las entidades.</p>
<p>ARTÍCULO 37 - 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 eléctrico, según especifica el artículo 19 de la presente ley.</p>	<p>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.</p>
<p>CAPÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES</p> <p>ARTÍCULO 38 - Reforma. Se adiciona el artículo 5 bis a la Ley N° 7717, Ley Reguladora de los Estacionamientos Públicos, de 4 de noviembre de 1997. El texto es el siguiente:</p> <p>Artículo 5 bis - Parqueos azules. Los vehículos eléctricos contarán con parqueos designados para su uso preferencial, denominados parqueos azules. Cada estacionamiento público deberá contar con al menos un parqueo preferencial destinado a este tipo de vehículos.</p> <p>Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la Ley N° 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996.</p>	<p>Artículo 38 - Reforma. Se adiciona el artículo 5 bis a la Ley N° 7717, Ley Reguladora de los Estacionamientos Públicos, de 4 de noviembre de 1997. El texto es el siguiente:</p> <p>Artículo 5 bis - Parqueos azules. Los vehículos sostenibles contarán con parqueos designados para su uso preferencial, denominados parqueos azules. Cada estacionamiento público deberá contar con al menos un parqueo preferencial destinado a este tipo de vehículos.</p> <p>Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la Ley N.°7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996.</p>
<p>ARTÍCULO 39 - Otras tecnologías eficientes. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) queda facultado para incluir otras tecnologías eficientes en sus planes, proyectos y políticas para promover el uso de transportes amigables con el medio ambiente.</p> <p>La vigencia de la presente ley no derogará las normas promulgadas por el Poder Ejecutivo que regulan a otras tecnologías automotrices limpias que no estén expresamente contempladas en esta ley, las cuales deberán seguirse aplicando, dado su aporte en la disminución de emisiones contaminantes.</p>	
<p>TRANSITORIO II - Las empresas privadas que a partir de la entrada en vigencia de la presente ley decidan sustituir su flota de transporte al menos en un diez por ciento (10%) anual, con un mínimo de tres</p>	<p>Transitorio II - Las empresas privadas que a partir de la entrada en vigencia de la presente ley decidan sustituir su flota de transporte al menos en un diez por ciento (10%) anual, con un mínimo de</p>

<p>vehículos, por vehículos eléctricos, podrán depreciar el valor de estos vehículos en el plazo de tres años para efectos de la declaración del impuesto de la renta. Para cada vehículo eléctrico 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>tres vehículos, por vehículos sostenibles, podrán depreciar el valor de estos vehículos en el plazo de seis años para efectos de la declaración del impuesto de la renta. Para cada vehículo sostenible se aplicarán las exoneraciones por una única vez. Estas empresas deberán ser incluidas en la lista que elabora el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), para centros de recarga.</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>

Elaborado por: GRS
/*afr//21-03-2023
c. archivo//22713iju//s-sil