

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS ECONÓMICOS

**LEY DE PROMOCIÓN DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA E
INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON
COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS (VCAL)** (Originalmente
denominado: LEY DE PROMOCION DE LA TRANSICION ENERGÉTICA E
INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON
COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS)

EXPEDIENTE N.º24756

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

14 DE OCTUBRE DEL 2025

CUARTA LEGISLATURA

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS V
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Las suscritas diputadas y diputados, miembros de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, rendimos el presente Dictamen Afirmativo Unánime, del proyecto: LEY DE PROMOCIÓN DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA E INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS (VCAL) (Originalmente denominado: LEY DE PROMOCION DE LA TRANSICION ENERGÉTICA E INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS), expediente N°24.756, iniciativa de la Diputada Katherine Andrea Moreira Brown, publicado en La Gaceta N.°10, Alcance N.°6, del 17 de enero de 2025, con base en las siguientes consideraciones:

I. Generalidades del proyecto de ley:

El proyecto de ley lleva como objetivo principal promover e incentivar toda importación, comercialización y circulación de vehículos multienergías y multicomcombustibles que contribuyan a la disminución de gases contaminantes, las emisiones de CO₂ y la baja de los dos grados Celsius de temperatura y así cumplir con los convenios internacionales y la renovación del parque vehicular con las opciones en el mercado que mejor se ajusten a los intereses y conveniencias de los consumidores.

Con esta iniciativa de ley se pretende respetar el derecho a la movilidad de todo costarricense, y se democratiza la tecnología vehicular al introducir el país en su deber de neutralidad tecnológica, de esta forma se reducirá el consumo de combustibles fósiles, habrá una mejora en la calidad del medio ambiente y se les permitirá a los consumidores utilizar otros combustibles alternativos de acuerdo a sus necesidades.

Este cambio permitirá la apertura del mercado de vehículos que colaboren con la reducción de las emisiones, contemplando de esta manera otras tecnologías disponibles actualmente y abriendo la posibilidad de incorporar en el tiempo nuevas tecnologías para seguir contribuyendo con las metas relacionadas con el cambio climático y la desacumulación del carbono. Es importante señalar que con esta normativa se generaría un incentivo que ya gozaban algunas de estas tecnologías y que en su momento representaron importantes cambios en los patrones de consumo.

Esta propuesta es innovadora pues agilizará los procesos de digitalización y tramitología en el sector, enrumbará a nuestro país en el verdadero sendero de la desacumulación del carbono y seremos nuevamente un país líder en el tema ambiental al ampliar la gama de vehículos menos contaminantes

II. Del trámite legislativo:

- La iniciativa de ley se presenta a la corriente legislativa el 12 de noviembre del 2024, por parte de los diputados y diputadas Katherine Moreira Brown, Luis Diego Vargas Rodríguez, Oscar Izquierdo Sandí, María Marta Padilla Bonilla, Alejandro Pacheco Castro, Sonia Rojas Méndez, Francisco Nicolas Alvarado, Carlos Felipe García Molina, Paulina Ramírez Portugués, Danny Vargas Serrano, Geison Valverde Méndez, Cynthia Córdoba Serrano, Johana Obando Bonilla, Vanessa de Paul Castro Mora y Dinorah Barquero
- Fue publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 10, Alcance N.º6, el día 17 de enero del 2025.
- Ingresó al orden del día de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos el 6 de marzo del 2025.

III. Del proceso de consulta:

El proyecto de ley fue consultado a las siguientes entidades:

- Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado.
- Viceministerio de Energía
- Dirección Ejecutiva de la Cámara de Empresarios del combustible
- Municipalidades del país.
- Instituto nacional de Aprendizaje
- Instituto Nacional de Electricidad
- Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones.

IV. Respuestas recibidas:

Se recibieron las siguientes respuestas:

Entidad	Criterio
Municipalidad de Río Cuarto	Dar voto de apoyo al expediente legislativo N° 24756.
Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado	<p>La neutralidad tecnológica es clave para permitir que diversas opciones de movilidad sostenible coexistan en el mercado, garantizando que los consumidores puedan elegir la tecnología más adecuada para sus necesidades. Adoptar un enfoque de multienergías y multicomcombustibles, como han hecho Brasil y Chile facilita una transición más flexible y segura, reduciendo el riesgo de depender exclusivamente de una sola energía.</p> <p>La diversificación en el uso de combustibles alternativos permitirá modernizar el parque vehicular de manera eficiente y accesible. Esto beneficiará tanto a las empresas, que podrán reducir costos y optimizar flotas sin depender de una única tecnología, como a los consumidores, quienes contarán con más alternativas para su movilidad sostenible.</p> <p>El país no ha logrado cumplir sus metas iniciales de reducción de emisiones de CO₂, lo que evidencia la necesidad de ajustes en las estrategias actuales para alcanzar una transición energética más efectiva.</p> <p>La implementación de incentivos para vehículos que utilicen combustibles alternativos permitirá avanzar en la reducción de emisiones de manera progresiva y equilibrada, si comprometer la estabilidad del sistema energético nacional.</p>
Ministerio de Ambiente y Energía	<p>Reducción de Emisiones en el Transporte: Para lograr una efectiva transición energética en el sector transporte, es fundamental regular la eficiencia energética y restringir la circulación de vehículos altamente contaminantes, asegurando el cumplimiento de normas internacionales como TIER y EURO.</p> <p>Aplicabilidad de la Ley: es necesario realizar ajustes conceptuales que garanticen la operatividad de la ley. Las normas TIER y EURO establecen métodos de medición y</p>

		<p>verificación de emociones que deben ser implementadas a nivel nacional, incluyendo mediciones de laboratorios especializados.</p> <p>Competencias institucionales: se debe considerar que la rectoría del transporte corresponde al MOPT, mientras que el COSEVI, mediante la inspección Técnica Vehicular (ITV), determina el cumplimiento de criterios de circulación. El MINAE no cuenta con infraestructura ni presupuesto para asumir responsabilidades técnicas en esta materia.</p>
Municipalidad Santa Ana	de	Al tenor del artículo 157 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, no hay observaciones u objeciones que indicar a este Concejo y en tal carácter recomiendo pronunciarse.
Municipalidad Acosta	de	Vista la consulta realizada por la Asamblea Legislativa del proyecto de ley N.º24756 “Ley de promoción de la transición energética e incentivos en el sector automotriz para vehículos con combustibles alternativos limpios”. Este Concejo municipal acuerda apoyar el mismo
Municipalidad Siquirres	de	Sometido a votación por unanimidad se aprueba el dictamen N°70 de la Comisión de Asuntos Jurídicos, en atención al oficio número AL-CPOECO-1050-2025, remitido por el Sr. Leonardo Alberto Salmerón Castillo/ jefe de Área, Comisiones Legislativas V, por lo tanto, el Concejo Municipal de Siquirres acuerda: Emitir un pronunciamiento favorable sobre el expediente N° 24.756, denominado “LEY DE PROMOCIÓN DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA E INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS”
Municipalidad Santa Cruz	de	SE ACUERDA POR UNANIMIDAD: No emitir criterio o recomendaciones a la Consulta Legislativa al expediente 24756
Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones	de	se considera necesario aclarar expresamente que el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT) no posee competencias ni funciones rectoras en materia de regulación, organización administrativa, política pública, incentivos económicos, homologación, fiscalización o ejecución en el sector automotriz, ni en lo relativo a la transición energética vinculada con combustibles alternativos para vehículos.

Promotora Costarricense de Innovación e Investigación	de e	Se dispone que, en virtud de que el proyecto de reforma de ley tramitado bajo el expediente N°24.756, no tiene consecuencias jurídicas para la institución ni se relaciona directa o indirectamente con su fin público establecido por reserva de ley, en tanto no modifica su estructura ni obligaciones legales, no se encuentra objeción al mismo. En virtud de lo manifestado, se cumple en tiempo y forma por parte de la institución con lo establecido en el artículo 157 del Reglamento de la Asamblea Legislativa de Costa Rica.
Municipalidad Goicochea	de	Sin criterio
Municipalidad Barva	de	Sin criterio
Municipalidad San Carlos	de	Sin criterio
Municipalidad Coto Brus	de	Emitir criterio positivo al proyecto de ley tramitado en el expediente N° 24756 Ley de Promoción de la Transición Energética e Incentivos en el Sector Automotriz para Vehículos con Combustibles Alternativos Limpios.
Municipalidad Belén	de	Sin criterio
Municipalidad Nandayure	de	Sin criterio
Ministerio Hacienda	de	Por todo lo anterior, este Ministerio no comparte los términos en los que está planteado el texto del expediente legislativo N°24.756, por lo que se recomienda tomar en consideración las apreciaciones técnico-jurídicas esgrimidas, ya que, cualquier propuesta de ley, desde la perspectiva económica – financiera, debe promover un mayor control del gasto y de los recursos públicos, una disminución en los gastos, y/o un incremento en los ingresos para el Estado, en congruencia con lo establecido en el Título IV de la Ley N°9635, Ley del Fortalecimiento de la Finanzas Pública, por lo que se vuelve imperativo que las decisiones en materia de política fiscal se tomen con una visión integral, que contemple tanto los beneficios inmediatos como las posibles consecuencias adversas para el equilibrio financiero del Estado.
Municipalidad	de	Se resuelve dar un voto de apoyo al proyecto de ley

Alajuela	expediente n.º 24756 “Ley de promoción de la transición energética e incentivos en el sector automotriz para vehículos con combustibles alternativos limpios. obtiene once votos positivos. Definitivamente aprobado.
Instituto Nacional de Electricidad	Consideramos necesaria una revisión detallada del proyecto de ley, con las consultas necesarias al Ministerio de Ambiente y Energía, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al Ministerio de Planificación y Política Económica y la Ministerio de Hacienda, así como considerar los comentarios puntuales formulados en algunos de los artículos del proyecto de ley.
Municipalidad de Corredores	Por unanimidad, con dispensa de trámite de comisión y en firme, el Concejo Municipal de Corredores acuerda brindar un voto de apoyo al expediente N°24.756

V. Audiencias:

- En la sesión del día martes 16 de setiembre de 2025, se recibió en sesión de trabajo a los señores Diego Dumani Jarquín (Profesor de la carrera de Ingeniería eléctrica UCR), Aramis Pérez Mora (Experto en almacenamiento de energía y movilidad eléctrica UCR), Bernal Rodríguez González (Presidente Cámara Nacional de Autobuses) y Mario Durán Ortiz (Consultor Internacional)

Aramis Pérez Mora: “Ahora, tomando el proyecto que nos hicieron consulta, yo lo leí, lo revisé. Hay aspectos que eventualmente se pueden mejorar, ¿verdad? Como todo en la vida, hay cosas que quizás, si el deseo es ver cómo país luchamos contra la disminución de la temperatura de esos famosos dos grados, ¿verdad? posiblemente hay que hacer unos modelos y unos análisis en los cuales la mezcla de vehículos que existan en el país predominan aquellos que no contaminan, verdad, como son los eléctricos, y aunque es cierto, el tema de los vehículos híbridos puede que contaminen menos, de hecho un espin que tuvo este proyecto fue la parte de eficiencia energética que nosotros desde la Universidad propusimos la creación de un ciclo de conducción, para el país para que no digan, verdad, los vehículos eléctricos, ¿cuánto eventualmente pueden rendir los vehículos híbridos? ¿cuánto va a ser el rendimiento que van a tener en nuestras carreteras y en nuestra realidad?”

Bernal Rodríguez González: “Entonces, a nosotros lo que nos plantea es que en todo el articulado que notamos acá, prácticamente, digamos, notamos muchísimos a ver, beneficios directos, concretos, precisos a una actividad que, pues que ya ha recibido, pienso yo, como sociedad, suficiente espaldarazo de toda la, digamos, de todo el colectivo, no solo a nivel legislativo, sino a nivel de los mercados.

Y, pues, nosotros en el transporte público que, justamente, nos encontramos a cierre de década, como le digo a los compañeros, pues nosotros identificamos que el problema en realidad de movilidad. O sea, el tema aquí es la congestión que vivimos todos los días y el déficit, más bien, está en cómo resolver los temas de movilización masiva, entiéndase autobuses, trenes, todo lo que considere necesario en esa línea y nos parece que pues, está muy bien por promover todos estos incentivos en un entorno en el que por lo menos, la mayoría de la, digamos, de la demanda de movilización que pasan por el transporte público, pues sean relativamente bien atendidas”

Mario Durán Ortiz: “Por ejemplo, qué es un vehículo híbrido, a través de regeneración, una batería pequeña permite ahorrar los que son eficientes, entre 30 y 40% de combustible, que es directamente proporcional a las emisiones y, por lo tanto, reduce en ese porcentaje las emisiones de carbono. Los microhíbridos, esos no reducen nada; a como está escrita la ley, un microhíbrido que no ahorra nada le estarían dando el beneficio, eso no debería ser. Los 100% eléctricos ya sabemos que si la matriz es limpia es el 100%. Los híbridos enchufables tienen baterías pequeñas y normalmente le permite a la gente ir a trabajar entre semana sólo usando electricidad y el fin de semana se comporta como un híbrido tiene su contribución. Los de hidrógeno son como los eléctricos, dependiendo del origen del hidrógeno, también podrían ser 100% y en Costa Rica tenemos incentivos solo para los de hidrógeno y 100% eléctricos. Los híbridos lo tenían y se eliminó en 2018 y los híbridos enchufables no tienen”

- En la sesión del día martes 07 de octubre se recibió a la directora ejecutiva de la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA) y Javier Acosta Saborío, Asesor Técnico.

Liliana Aguilar Rojas: “El expediente tiene tres definiciones que para nosotros son muy importantes, que es lo de combustibles alternativos, lo que es el uso de motores con multienergías y el uso de motores con multicomcombustibles. Muy rápidamente les voy a poner un ejemplo:

Aquí podemos hablar e igualmente se lo voy a explicar, don Javier, podemos hablar de metano, de propano, de hibridación por etanol; o sea, hay muchas aristas que; en este momento, ni siquiera están en el papel en Costa Rica, pero ya estamos en mercados internacionales y creo que esa es la importancia de dejar sembrada una ley que tenga y abra los caminos a cualquier hibridación ¿Por qué? Por ejemplo, en la Ley N.° 9078, se estableció que para los controles de emisiones se le agregó una coetilla que decía: “y todas las nuevas tecnologías”.

“Conclusiones, vamos a ver, conclusiones: son tecnologías en amplio desarrollo, es una tendencia internacional, contribuyen a la baja de emisiones, combina energía con motores de combustión altamente eficientes, porque para que ustedes lo sepan, hay también, nosotros cumplimos normativa Euro 5, Euro 6, que es mucho más adelante de lo que indica la normativa nacional y eso la mezcla con una hibridación baja sustancialmente las emisiones.

Sobre esta propuesta legislativa consideramos que, se rige conforme a los principios de la lógica, la ciencia y la técnica, que es lo que están pasando en el mundo, se convierte en un actor importante en transición energética y muy importante; cumple con el principio de neutralidad tecnológica.”

Javier Acosta Saborío: “Con las nuevas tecnologías que vienen de motores como el etanol, biodiesel, gas, gas metano, verdad; que van a ser hibridaciones con motores de muy baja cilindrada y tecnológicamente vienen muy controlados electrónicamente, el cual, las emisiones van a ser muy bajas hasta casi un 70% de las emisiones. Entonces, con esto vamos a tener más rangos de recorridos y aparte de eso, como le digo, contribuye totalmente a la descontaminación del efecto invernadero, verdad. Que eso sería. Con estas motorizaciones vamos a tener motorizaciones, el cual van a generar, van a trabajar con motores eléctricos también, el cual contribuye totalmente a la no contaminación, ¿verdad? Van a ser buenas motorizaciones con buenas tecnologías que van a ser, como les dije, electrónicamente gobernadas, van a tener sus catalizadores, van a tener sus filtros de partículas que van a impedir que los gases y el dióxido de carbono salga por el escape. Eso nos ha servido que del 2012 a la fecha no tengamos que estar actualizando la ley, sino que se puede ir actualizando un manual de acuerdo con las nuevas tecnologías que ingresan”.

VI. Informe del Departamento de Servicios Técnicos:

El Departamento envió su criterio mediante el oficio AL-DEST-IIN-022-2025, con fecha del 29 de setiembre del 2025. Se incluye un extracto de las consideraciones finales de dicho informe.

VII. Consideraciones Finales

- La propuesta pretende otorgar un tratamiento tributario preferencial exoneraciones sobre impuestos de selectivo de lujo, valor agregado, y propiedad de vehículos) a otros vehículos menos contaminantes intentando equiparar otras tecnologías alternativas, a los beneficios actuales de los vehículos eléctricos.
- No obstante, lo anterior, no discrimina ni distingue los vehículos en términos de impacto ambiental, o reducción de emisiones, de modo que unifica y equipara los vehículos híbridos, los que utilizan combustibles limpios, con otros que pueden utilizar combustibles menos contaminantes.
- Conviene una reforma integral de sus contenidos para mejorar la redacción y precisar contenidos.
- El proyecto de ley incorpora algunas expresiones que reflejan una intención de inclusión, especialmente en la presentación de sus firmantes. No obstante, el uso del lenguaje inclusivo no se mantiene de forma uniforme en todo el texto. Para fortalecer la equidad y la representatividad, sería recomendable aplicar un enfoque más consistente que contemple a todas las personas, sin distinción de género”

VIII. Consideración final:

Este proyecto de ley es una medida que en toda su integralidad viene a aportar un aporte claro en la procura de avanzar en un país acorde no solo con las medidas para mitigar los impactos de la emisión de gases contaminantes, principalmente las emisiones de CO₂, en las que no se han tenido grandes avances, sino como un apoyo para el comercio y los consumidores de nuestro país, toda vez que viene a potenciar la utilización de vehículos multienergías y multicomcombustibles, generando de esta forma, que los consumidores pueden elegir libremente el vehículo que mejor se ajuste a sus necesidades, pero que pueda contribuir también al proceso de descarbonización.

Dentro de esquema es importantes que se atienda el principio de neutralidad tecnológica, con el cual se permita el impulso de la utilización de una flota vehicular

que a cierto modo utilice la variedad de alternativas energéticas y que de forma integral le permita a las personas la libertad de escoger la tecnología que mejor se ajuste a sus necesidades, gustos y requerimientos dentro de ese marco libre de competencia; cuestión que nos obliga como estado a disponer de todas las tecnologías vehiculares que permitan darle al consumidor la más grande oferta vehicular, pero ajustado a la contribución de la disminución de la huella de carbono. Pero también señalando que la compra y utilización de vehículos eléctricos ha venido a la baja y no podemos en ninguna forma abandonar el proceso de reducción de gases contaminantes en el sector automotriz y por el contrario debemos readecuar y ajustar nuestras metas para continuar en este proceso de desacumulación del carbono.

En esa línea ya muchos países del mundo han venido posicionando el proceso de hibridación, ruta que inclusive ha decidido seguir grandes casas automotrices como la Mercedes Benz, Toyota y MBW, por mencionar algunas. Por eso bajo esa óptica, nos parece certero que como legisladores podamos avanzar en potenciar otras tecnología que consecuentemente apoyen el verdadero proceso de descarbonización y la concientización de la necesidad de incluir un equilibrio tecnológico en la flota vehicular nacional y de esta forma dar apertura al mercado.

Otros ejemplos de la utilización de la hibridación la da la casa automotriz BYD, quien en el último años ha incrementado sus ventas de automóviles híbridos, superando inclusive del millón de unidades. La marca HYUNDAI por su lado ha venido planeando, desde el año 2024, la duplicación de su línea de automóviles híbridos a medida de la ralentización de la demanda de sus vehículos eléctricos, llevando inclusive vehículos híbridos grandes y de lujo sobre los modelos compactos y medianos. Pero no solo esas casa fabricantes han apostado por esta gama de autos multienergías, FORD, PORSCHE, VOLVO y TESLA han venido en la misma línea debido a la preferencia de los consumidores por los autos híbridos, cuestión que sin duda nos lleva a plantearnos la idea de que como país debemos potenciar esta alternativa y brindar de esta forma una oferta integral.

Esta propuesta de ley viene, desde una perspectiva de contribución en ese proceso de descarbonización, pero principalmente como una medida de alivio al bolsillo de los costarricenses que sueñan con su propio vehículo. Puesto que como país, sin duda nos vemos obligados a redimensionar el pasado y ajustar el futuro a nuevas alternativas que en forma conjunta contribuyan en manera efectiva a bajar las emisiones de gases en el proceso de transición energética o de desacumulación del carbono apuntando hacia multienergías y multicomcombustibles que contribuyan en forma eficiente con las metas fijadas y no continuar por la senda única de la

electrificación, toda vez que como estado no se ha logrado cumplir con esas metas. Estamos seguros de que con este proyecto podríamos generar un cambio sustancial en nuestra flota vehicular circulante, que en definitiva data de antigüedad

Además, es necesario considerar en este análisis que la flota circulante en el país es de aproximadamente un millón setecientas mil unidades y que la mayoría de ellas continúa utilizando combustibles fósiles y que en datos recientes sobre las importaciones de unidades nuevas de primer ingreso al país un 86 por ciento de éstas utilizarán un tipo de combustibles fósil. Estos números evidencian que debemos colaborar con los costarricenses a migrar hacia nuevas tecnologías partiendo de multienergías y multicom bustibles lo que permitirá ir bajando en forma conjunta con las unidades eléctricas las emisiones de gases y promover este proceso de renovación y mejoramiento del parque vehicular. En esa necesidad es importante destacar que debemos como estado seguir encaminados a una transición energética ordenada para lograr consecuentemente con iniciativas como éstas disminuir la liberación de CO2 a la atmosfera.

IX. Recomendación:

Conforme a las anteriores consideraciones, los integrantes de esta Comisión Ordinaria de Asuntos Económicos que analizó el expediente N.º24756, sometemos a consideración el presente Dictamen Afirmativo de Mayoría.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**DECRETA****LEY DE PROMOCIÓN DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA E INCENTIVOS
EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON
COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS (VCAL)****CAPÍTULO I****Disposiciones generales****ARTÍCULO 1- Objeto**

La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para la promoción de la transición energética y desacumulación del carbono con el fin de crear incentivos para los vehículos que utilicen combustibles alternativos limpios 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 a este tipo de transporte, las competencias institucionales y su estímulo, por medio de la creación de exoneraciones, incentivos y políticas públicas de descarbonización para el cumplimiento de los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política buscando así una efectiva disminución de gases contaminantes, las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y los dos grados centígrados en la temperatura.

ARTÍCULO 2- Definiciones

Para los efectos de la presente ley se entenderán las siguientes definiciones:

Combustibles alternativos limpios: son sustancias que se utilizan como combustibles en vehículos que no dependan exclusivamente de los derivados de los combustibles fósiles. Podrán ser utilizados en forma separada o combinada y en su forma líquida o gaseosa para contribuir en el proceso de desacumulación de carbono.

Principio de desacumulación del carbono: es el proceso de reducción de emisiones de carbono o metano hacia la atmósfera para mitigar sus efectos sobre el clima.

V Proceso de Transición Energética: es el conjunto de cambios ordenados y programados para migrar de fuentes convencionales de los combustibles fósiles al uso de combustibles alternativos para la desacumulación del carbón hacia la atmósfera.

Principio de neutralidad tecnológica: es la obligación del Estado costarricense y sus instituciones de ofrecer a la ciudadanía todas las opciones de vehículos con

multicombustibles y/o multienergías para garantizarle su libertad de elección y su derecho a la movilidad sin distorsiones odiosas o interferencias en el uso de vehículos menos contaminantes acordes a sus necesidades.

Vehículo automotor: vehículo de transporte terrestre de propulsión propia sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles. Se exceptúa de esta definición el equipo especial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, inciso 125, de la Ley 9078 o Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

Vehículo con combustible alternativo limpio: vehículo de motor con capacidad para operar con multienergías o multicombustibles alternativos limpios.

Vehículo con motores multienergías: vehículos propulsados por diferentes fuentes de energía para acelerar la reducción de emisiones de gases efecto invernadero y contaminantes al ambiente para el resguardo y protección de la salud humana.

Vehículo con motores multicombustibles (multifuel): vehículos propulsados por diferentes combustibles y fuentes de energía como alternativa para la desacumulación del carbono.

ARTÍCULO 3- Interés público

Se declara de interés público la promoción de la transición energética e incentivos en el transporte tanto público como privado, para cumplir con los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política.

ARTÍCULO 4- Tramitología

Toda la tramitología necesaria en el proceso de nacionalización, comercialización e inscripción vehículos que utilicen estas tecnologías alternativas, así como toda exoneración contenida en la presente ley, se deberá de realizar por medio de la plataforma digital TD CAR habilitada para tales efectos por parte del Estado costarricense.

Para la inscripción de los vehículos nuevos de primer ingreso al país, las partes podrán hacer uso de sus firmas digitales y solicitar su inscripción de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, inciso d), de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.° 9078. La solicitud de inscripción deberá efectuarse ante un notario (a) público (a) debidamente habilitado en el ejercicio de su profesión y plasmado en hoja de seguridad.

Si una de las partes comparecientes no cuenta con firma digital, su firma deberá venir autenticada por notario (a) público (a) debidamente autorizado y en el respectivo papel de seguridad.

ARTICULO 5- Inspección técnica vehicular

Los vehículos descritos en la presente ley de primer ingreso al país y que han cumplido con los respectivos procesos de homologación por parte de sus casas fabricantes podrán ser inscritos sin cumplir con la primera inspección técnica vehicular y asistirán a la misma después de dos años de su ingreso a la flota circulante.

En la primera inscripción de estas unidades se les asignará por parte de las autoridades correspondientes el tipo de placa que deberá de portar.

CAPÍTULO II Competencias institucionales

ARTÍCULO 6- Competencias del Ministerio de Ambiente y Energía

El Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) es el órgano rector para la aplicación de esta ley con potestades de dirección, monitoreo, evaluación y control.

Además, tiene las siguientes obligaciones:

- a) Formular y ejecutar la política nacional de promoción para la transición energética e incentivos para los vehículos con combustibles alternativos limpios
- b) Promover la capacitación y realización de campañas educativas para fomentar el uso del transporte tanto público como privado que utilice tecnologías de transición hacia una modalidad menos contaminante.
- c) Emitir las correspondientes directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.
- d) Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley, respecto a la oferta de vehículos en el país.
- e) Remitir y coordinar, con el Ministerio de Hacienda, la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.
- f) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos sostenibles que utilicen combustibles alternativos de manera que permita su fácil identificación, para los alcances de esta ley, según corresponda.
- g) Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso de este modelo de transporte, insertándolo en una política pública ambiental y optimizar e integrar coherentemente los esfuerzos y los recursos de las instituciones de la Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades.

h) Emitir constancia de que los vehículos que se importen y comercialicen en el país reúnen las características que regula esta ley y que utilizan multienergías o multicomcombustibles alternos. La tramitación se efectuará digitalmente en la plataforma estatal denominada TD-Car.

i) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica, para promover el transporte menos contaminante.

ARTÍCULO 7- 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 distintas instituciones vinculadas con el sector automotriz.

ARTÍCULO 8- 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, para que se pueda desarrollar laboralmente en el mantenimiento y la reparación de vehículos menos contaminantes y sus partes. El INA podrá efectuar alianzas público – privadas con cámaras, empresa privada y universidades para el cumplimiento de esta disposición.

CAPÍTULO III Incentivos

ARTÍCULO 9- Incentivos fiscales para los vehículos en transición energética y sus insumos

Todos los vehículos definidos en el artículo 2 de la presente ley estarán sujetos a una exoneración de veinte puntos porcentuales sobre la tarifa general establecida en la Ley N.º 4961, Reforma Tributaria y Ley de Consolidación del Impuesto Selectivo de Consumo y sus reformas, y de una exoneración de un cincuenta por ciento en la tarifa general establecida en la Ley N.º 6826, Ley del Impuesto Sobre el Valor Agregado (IVA), contabilizados a partir de la entrada en vigencia de esta ley.

La base imponible para las importaciones o internaciones de mercancías gravadas con el impuesto sobre el valor agregado y el impuesto selectivo de consumo será el valor CIF (Aduana de Costa Rica). Cualquier otro tributo interno que deba liquidarse sobre tales importaciones no formará parte de la base imponible.

ARTÍCULO 10- Exoneración de repuestos y partes

Los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor, las baterías, los equipos para ensamblaje y la producción de estos vehículos y sus partes, así como todo lo necesario para la investigación y el desarrollo de vehículos con combustibles

alternativos limpios debidamente definidas en la lista que elaborará, vía reglamento, el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), y estarán exoneradas del impuesto al valor agregado y del impuesto selectivo de consumo. Esta exoneración tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley.

ARTÍCULO 11- Exoneración del impuesto a la propiedad de los vehículos

Los vehículos nuevos importados definidos en el artículo 2 de la presente ley estarán exentos del cincuenta por ciento (50%) del pago del impuesto a la propiedad de vehículos contados a partir de la fecha de su nacionalización.

Los vehículos fabricados, producidos o ensamblados localmente gozarán de la misma exoneración en el pago del impuesto a la propiedad.

ARTÍCULO 12- Incentivo por desarrollo e investigación en el sector automotriz

Se autoriza la deducción de un cinco por ciento de la cuota del impuesto sobre la renta a los contribuyentes que pagan en efectivo lo invertido si lo destinan a la investigación y desarrollo de medios de transporte que utilicen multienergías o multicomcombustibles alternativos limpios o cualquier otra tecnología que contribuya a la disminución de emisiones al aire.

Para efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior se deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- a) Que se trate de un proyecto de investigación y desarrollo que cuente con un plan de trabajo debidamente estructurado con metas y objetivos medibles en cada una de sus etapas.
- b) Que el proyecto se registre en el banco de proyectos que al efecto debe crear y llevar el Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y telecomunicaciones (MICITT), el cual deberá ser de acceso público.
- c) Que el proyecto sea ejecutado mediante convenio con una universidad en el territorio nacional debidamente autorizada para su operación.

Si como resultado de la inversión en los proyectos a que se refiere el presente artículo se genera una pérdida contable, esto no dará derecho a la devolución de impuestos.

ARTÍCULO 13- Circulación en vías públicas

Todos los vehículos definidos en el artículo 2 de la presente ley estarán exentos de la restricción vehicular establecida en el artículo 95 de la Ley N.º. 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas.

CAPÍTULO IV

Obligaciones de la Administración Pública

ARTÍCULO 14- Identidad digital

La administración pública y sus instituciones deberán de crear la infraestructura física y digital necesaria para dotar a los vehículos de una identidad digital vehicular -IDV-, a efectos de promover la seguridad y eficiencia de operación. Para su desarrollo e implementación podrán realizarse alianzas público-privadas en aras de avanzar en el proceso de digitalización del sector y promover la simplificación de trámites a la ciudadanía.

ARTÍCULO 15- Facilidades para el transporte

La Administración Pública facilitará el uso y la circulación de los vehículos que contribuyan a la disminución de gases contaminantes para lo cual el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) emitirá las directrices necesarias que estimulen y promuevan su uso y circulación.

ARTÍCULO 16- 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 que cumplan las especificaciones técnicas ambientales 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 cinco por ciento (5%) adicional a los oferentes que, en igualdad de condiciones, demuestren que los vehículos utilizan multienergías o multicomcombustibles alternativos limpios. En el caso de las compras directas deberán incorporarse criterios que promuevan el uso de los vehículos contenidos en la presente ley.

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, el ahorro de eficiencia energética, la disminución de los gases de efecto invernadero (GEI) y el ahorro económico para los usuarios, de conformidad con los criterios establecidos en el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 17- 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 menos contaminante.

CAPÍTULO V

Obligaciones de los importadores de vehículos sostenibles

ARTÍCULO 18- Deber de gestionar el distintivo para vehículos

Los vehículos que utilicen multienergías y multicomcombustibles gozarán del derecho de portar una placa distintiva de color azul y su descripción alfanumérica en color blanco. Los importadores y/o los propietarios registrales deberán gestionar ante el ente competente de la Administración Pública su respectiva emisión.

El procedimiento deberá estar incorporado en el reglamento correspondiente.

ARTÍCULO 19- Información sobre el uso de vehículos

Los importadores y comercializadores de vehículos deberán articular y realizar campañas de información en los medios de comunicación sobre el uso de la tecnología contenidas en esta ley, y en apego a los derechos fundamentales contenidos en la Constitución Política y los derechos de los consumidores y usuarios a recibir información adecuada y veraz.

CAPÍTULO VI

Servicio público

ARTÍCULO 20- Servicio público de transporte

Se establece como una prioridad nacional la utilización de tecnologías sostenibles, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses y taxis, como cualquier otro medio público de movilización que contribuya a la disminución de los gases contaminantes. El Estado promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de transporte.

TRANSITORIO I- El Poder Ejecutivo deberá reglamentar la presente ley en un plazo no mayor a seis meses a partir de su publicación.

TRANSITORIO II- Las exoneraciones contenidas en los artículos 9, 10 y 11 de la presente ley mantendrán su vigencia hasta que la flota circulante esté conformada en su mayoría por vehículos con combustibles alternativos limpios.

Rige a partir de su publicación

Dado en la Sala VI de la Asamblea Legislativa. Área de Comisiones Legislativas V, a los catorce días del mes de octubre del año dos mil veinticinco.

María Marta Carballo Arce

Montserrat Ruíz Guevara

Dinorah Cristina Barquero Barquero

Gilberto Arnoldo Campos Cruz

Sofía Alejandra Guillén Pérez

Manuel Esteban Morales Díaz

Katherine Moreira Brown

Olga Lidia Morera Arrieta

Alejandro José Pacheco Castro
DIPUTADAS Y DIPUTADOS

Parte expositiva: Wanderley Campos Hernández
Parte dispositiva: Nancy Vílchez Obando
Leído y confrontado: nvo/emr