

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS ECONÓMICOS

**LEY DE PROMOCION DE LA TRANSICION ENERGETICA E INCENTIVOS EN
EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES
ALTERNATIVOS LIMPIOS**

EXPEDIENTE N° 24.756

**DICTAMEN DE MINORÍA NEGATIVO
14 DE OCTUBRE DE 2025**

CUARTA LEGISLATURA
(Del 1° de mayo del 2025 al 30 de abril del 2026)

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS
(1° de agosto de 2025 al 31 de octubre de 2026)

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

DICTAMEN DE MINORÍA NEGATIVO

EXPEDIENTE 24.756

“LEY DE PROMOCION DE LA TRANSICION ENERGETICA E INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS”.

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Se rinde **Dictamen de Minoría Negativo** al proyecto de Ley expediente N° 24.756 **“LEY DE PROMOCION DE LA TRANSICION ENERGETICA E INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS”**, con fundamento en las siguientes consideraciones:

I. OBJETO DEL PROYECTO.

De acuerdo con el artículo 1 del proyecto, este tiene como objeto:

- 1) Crear el marco normativo para la promoción de la transición energética y “desacumulación” de carbono.
- 2) Crear las siguientes exoneraciones para vehículos que utilicen combustibles alternativos limpios:
 1. 20 puntos porcentuales en el Impuesto Selectivo de Consumo.
 2. 50% en el impuesto al valor agregado (IVA).
 3. Establece que la base imponible para el IVA y para el impuesto selectivo de consumo será el valor CIF, con exclusión de cualquier otro tributo interno que deba liquidarse sobre las importaciones.
 4. Exoneración del 100% del IVA y del Impuesto Selectivo de Consumo a todos los repuestos del motor, baterías, equipos para ensamblaje y producción de estos vehículos y de sus partes y para todo lo necesario para la investigación y el desarrollo de vehículos con combustibles alternativos limpios.

5. 50% del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, tanto para vehículos importados como para los fabricados, producidos o ensamblados localmente.
 6. 5% de la cuota del impuesto sobre la renta a los contribuyentes que paguen 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; además de impedir la devolución de los impuestos en los casos en que se genere una pérdida contable.
- 3) Fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso (el de vehículos que utilicen combustibles alternativos limpios) dentro del sector público y en la ciudadanía en general.

II. TRÁMITE DEL PROYECTO.

- 1) El 12 de diciembre del 2024, se presenta el proyecto de ley a la corriente legislativa.
- 2) El 17 de enero de 2025, el proyecto de ley se publicó en La Gaceta N°10, Alcance 6.
- 3) El 12 de marzo de 2025:
 1. El proyecto ingresó en el orden del día de la comisión permanente ordinaria de asuntos económicos.
 2. Se asignó a subcomisión integrada por la Diputada Katherine Moreira Brown, Vanessa de Paul Castro Mora y el Diputado Gilberto Campos Cruz.
 3. Mediante moción 4-57 de la Diputada Katherine Moreira Brown, se aprobó consultar el proyecto a:
 - Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP)
 - Viceministerio de Energía.

- Dirección Ejecutiva de la Cámara de Empresarios del Combustible.

4) El 29 de abril de 2025:

1. Mediante moción N° 21-68, del Diputado Manuel Morales Díaz, se aprobó convocar en audiencia a la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (ASOMOVE).
2. Mediante moción N° 22-68 del Diputado Manuel Morales Díaz, se aprobó convocar en audiencia al Ministerio de Hacienda.

5) El 05 de agosto de 2025:

1. Se asignó a subcomisión integrada por la Diputada Katherine Moreira Brown (coordinadora), la Diputada María Marta Carballo Arce y la Diputada Olga Morera Arrieta.
2. Mediante moción N°04-14, del Diputado Manuel Morales Díaz, se aprobó consultar el proyecto al Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT)
3. Mediante moción N°05-14, de la Diputada Katherine Moreira Brown, se aprobó convocar en audiencia a la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA).

6) El 19 de agosto de 2025, se recibió en audiencia al Ministerio de Hacienda.

7) El 26 de agosto de 2025:

1. Mediante moción N° 1-20, del Diputado Manuel Morales Díaz, se aprobó convocar en audiencia al señor Bernal Rodríguez, Presidente de CANABUS.
2. Mediante moción N° 2-20, del Diputado Manuel Morales Díaz, se aprobó convocar en audiencia a la Escuela de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Costa Rica.
3. Mediante moción N° 3-20, del Diputado Manuel Morales Díaz, se aprobó convocar en audiencia al señor Mario Durán, Consultor Internacional y Experto en transporte.
4. Mediante moción N° 4-20, del Diputado Manuel Morales Díaz, se aprobó convocar en audiencia al señor Randall Zúñiga, Director de Energía del Ministerio de Ambiente y Energía.

8) El 02 de setiembre de 2025 se rechazó moción N° 25-21, del Diputado Manuel Morales Díaz, para que el proyecto se consultara el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

9) El 16 de setiembre de 2025:

1. Se rechazó moción N° 1-24, del Diputado Manuel Morales Díaz, para ampliar el plazo para dictaminar el proyecto de ley, de conformidad con el artículo 80 del Reglamento Legislativo.
2. Se rechazó moción N° 2-24, del Diputado Manuel Morales Díaz, para consultar el proyecto de ley al Ministerio de Economía, Industria y Comercio.
3. Se recibió en audiencia a los señores:
 - Diego Dumani Jarquín, Profesor de la carrera de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Costa Rica.
 - Anamis Pérez Mora, Experto en almacenamiento de energía y movilidad eléctrica, de la Escuela de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Costa Rica.
 - Bernal Rodríguez González, Presidente de la Cámara Nacional de Autobuses.
 - Mario Durán Ortiz, Consultor Internacional y Experto en Transporte.

10) El 17 de setiembre de 2025:

1. Se rechazó moción N° 4-25, del Diputado Manuel Morales Díaz para que, de acuerdo con el artículo 80 del Reglamento, se amplíe el plazo para dictaminar el proyecto de ley.
2. Se rechazó moción N° 5-25, del Diputado Manuel Morales Díaz, para que el proyecto de ley se consulte al Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

11) El 29 de setiembre de 2025, se rinde el informe AL-DEST-IIN-022-2025, del Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa.

12) El 07 de octubre de 2025:

1. Mediante moción N° 3-29, de la Diputada Katherine Moreira Brown, se dejaron sin efecto las audiencias de la Asociación de Movilidad Eléctrica (ASOMOVE) y del señor Randall Zúñiga, Director de Energía del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE).
 2. Se recibió en audiencia a la señora Lilliana Aguilar Rojas, Directora Ejecutiva de la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA).
- 13) El 14 de octubre de 2025:
1. Se votó el informe de subcomisión.
 2. Se votó el texto sustitutivo presentado.
 3. Se votó por el fondo el proyecto de ley.

III. RESPUESTAS RECIBIDAS.

El resumen de las respuestas recibidas es el siguiente:

1. Respuesta de la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP), mediante oficio DE-102-2025, de 25 de marzo 2025.

La UCCAEP indica que 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.

Sostiene que diversificar las fuentes de energía en el transporte contribuye a la seguridad energética y económica del país, evitando distorsiones en el mercado y fomentando la innovación, así como también permitiendo una modernización progresiva del parque vehicular sin generar impactos negativos en la economía ni en la competitividad del sector.

Manifiesta que permitir una mayor diversidad de tecnologías permite avanzar en la descarbonización sin afectar la accesibilidad del transporte ni limitar otras soluciones sostenibles.

Afirma que la diversificación en el uso de combustibles alternativos permitirá modernizar el parque vehicular de manera más eficiente y accesible y que esto beneficiará tanto a las empresas, que podrán reducir costos y optimizar sus flotas sin depender de una única tecnología, como a los consumidores, quienes contarán con más alternativas para su movilidad sostenible.

Le preocupa que depender exclusivamente de una sola tecnología, como la electrificación total, podría afectar la competitividad del sector automotriz y limitar el acceso al transporte sostenible.

Plantea que es fundamental replantear las políticas vigentes y adoptar un enfoque más integral que contemple diversas alternativas tecnológicas, en lugar de depender exclusivamente de una única solución y, en ese sentido, concluye: que la implementación de incentivos para vehículos que utilicen combustibles alternativos permitirá avanzar en la reducción de emisiones de manera progresiva y equilibrada, sin comprometer la estabilidad del sistema energético nacional y que diversificar las fuentes energéticas contribuirá a una transición más flexible, mitigando los impactos económicos y asegurando que las soluciones implementadas sean sostenibles en el tiempo y viables para la realidad del país.

2. Respuesta del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), mediante oficio DM-238-2025, de 31 de marzo de 2025.

El MINAE indica que 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 TIER¹ y EURO², además de realizar ajustes conceptuales que

¹ Normativa TIER de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (EPA).

² Normativa EURO sobre emisiones vehiculares.

garanticen la operatividad de la ley, incluidos los métodos de medición y verificación de emisiones que deben ser implementados a nivel nacional, incluyendo mediciones en laboratorios especializadas, de acuerdo con las normativas indicadas.

Señala que la rectoría del transporte corresponde al MOPT, que el COSEVI, mediante la Inspección Técnica Vehicular (ITV), determina el cumplimiento de criterios de circulación y que el MINAE no cuenta con infraestructura ni presupuesto para asumir responsabilidades técnicas en esta materia.

Recomienda incluir sanciones claras para los importadores que incumplan la obligación de reportar información sobre vehículos eficientes y remarca que la experiencia con la Ley No.9518, “Incentivos y promoción para el transporte eléctrico”, ha demostrado que sin sanciones, el cumplimiento es nulo.

Manifiesta que la exoneración de partes y repuestos no es efectiva, ya que los vehículos con combustibles alternativos comparten componentes con los de combustión interna tradicional. Además, no recomienda agregar los nuevos beneficios fiscales indicados en el artículo 12, dado que los que existen son suficientes para incentivar la movilidad y señala que la penetración de vehículos cero emisiones siguen creciendo cada año.

No aconseja la eliminación del distintivo especial para vehículos eléctricos, ya que las placas verdes facilitan la identificación en emergencias y representan un estándar reconocido a nivel internacional.

Recomienda actualizar la Ley No.7447 “Ley de Regulación del Uso Racional de la Energía” en cuanto a eficiencia energética vehicular y modificar el artículo 38 de la Ley de Tránsito No.9078 para incluir mediciones de emisiones y eficiencia antes de la nacionalización de los vehículos.

3. Respuesta del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), mediante oficio 0060-200-2025, de 10 de abril de 2025.

El ICE considera que, en relación con el tema de movilidad eléctrica, es necesario que las iniciativas legislativas y las políticas públicas sean concordantes, a efecto de evitar una desviación de los recursos e incentivos que se están dando en estos momentos a la movilidad eléctrica, ya que el impulso a la movilidad eléctrica ha alcanzado cifras muy importantes. Da el ejemplo del año 2024 donde la cantidad de vehículos eléctricos adquiridos en un año llegó al 19.55% y señala que si el país mantiene el incentivo a la movilidad eléctrica, para finales del 2025 podría alcanzar un 40%.

Observa que, en virtud de las nuevas competencias que se están otorgando al Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), es necesario el pronunciamiento de este, así como del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), que a la fecha tiene la rectoría en la materia de transportes y, en ese sentido, se debería de garantizar que los órganos o entes a los cuales se les estén asignando nuevas competencias cuenten los recursos necesarios para dar cumplimiento a éstas.

Señala que a efecto de guardar concordancia en la organización del Estado, el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN) debería pronunciarse sobre el contenido del proyecto ley, en especial por las competencias que se le están asignando al MINAE.

Estima que, en materia de exoneraciones, es necesario que se realice un estudio integral y se solicite criterio al Ministerio de Hacienda a efecto de revisar las exoneraciones vigentes y el impacto de las establecidas en el proyecto de ley.

Considera necesario revisar los criterios técnicos establecidos en el proyecto de ley para la procedencia de las diferentes exoneraciones, toda vez que se debe garantizar que en realidad sean un incentivo para lograr los cometidos de la ley. En ese sentido, considera que no se debe exonerar vehículos que generen CO₂ en su línea de combustión.

Observa que el proyecto de ley no establece valores máximos de descarbonización de los vehículos y combustibles y tampoco una medida para controlar su cumplimiento, ni la penalización en caso de incumplimiento, por lo que podrían llevar a exonerar vehículos y combustibles que no cumplen su objetivo y no haya forma de impedir o penalizar estas faltas.

Advierte que el proyecto de ley no establece parámetros meta (a cumplir) ni monitoreo periódico del progreso en descarbonización, por lo que existe una posibilidad de que se incumplan los objetivos mientras se exoneran vehículos, repuestos y combustibles que podrían no estar cumpliendo su propósito.

Indica que se debe definir y proponer un método de medición efectivo e imparcial del cumplimiento de los valores de CO₂ evitados y de disminución en °C de la temperatura dado que, si se va a emitir una ley que incentive el uso de vehículos y combustibles que generan CO₂, se deben ejercerse controles muy estrictos.

Respecto al articulado se hacen las siguientes observaciones:

En la definición de vehículo con combustible alternativo limpio, se señala que la definición es poco clara, además de que el hecho de que sea multienergías no quiere decir que sea un vehículo con combustible alternativo.

Respecto a la definición de combustible alternativo limpio, señala que el artículo debe regular claramente que cualquier combustible propuesto debe indicar la composición química, el poder calorífico y su clasificación internacional como combustible alternativo limpio, así como su normativa de fabricación y seguridad.

Respecto a la referencia a motores multienergías o al concepto multienergías, indica que se deben eliminar del texto, debido a que este es un concepto diferente.

En cuanto al inciso h) del artículo 6, señala que el hecho de que sean multienergías o multicomcombustibles no garantiza una reducción significativa en emisiones o en eficiencia. Por tanto, se debe de especificar mejor lo que se permitiría, esto porque hay vehículos cuya reducción en emisiones es muy reducida o incluso algunos de estos vehículos tienen la opción de circular con combustibles normales, entonces ¿cómo se garantiza que un vehículo al cual se le aplicará una exoneración no vaya a operar en modo combustible convencional?

Sobre el artículo 9, 10 y 11, advierte que este deja abierta la posibilidad de exoneración a una gran cantidad de opciones que incluso puede abarcar tecnologías con un impacto muy pequeño en emisiones, lo cual no compensaría la magnitud de la exoneración que le están brindando. Indica que este aspecto se debería especificar más y determinar de forma científica cuál es el grado de reducción de emisiones necesario para compensar la pérdida de ingresos que tendría el Estado con la exoneración aplicada, es decir cuales tendrían un costo beneficio positivo para el país. En ese sentido, plantea que la exoneración debería ser proporcional al porcentaje de reducción de emisiones y escalonada en el tiempo.

Sobre el artículo 13, sostiene que eximir de la restricción vehicular contribuye a aumentar las emisiones de CO₂, por lo que lo dispuesto es contrario a los objetivos del proyecto de ley.

En cuanto al artículo 16, plantea que el porcentaje adicional para calificar una oferta en una licitación pública debe ser escalonado en función del grado de reducción de emisiones de la tecnología ofertada, es decir, si en las ofertas se tienen distintos tipos de tecnologías que ayuden a la reducción de emisiones, se debe diferenciar la calificación en función de la cantidad de emisiones que reducen, así por ejemplo, indica que se le podría dar el 5% a los vehículos con cero emisiones, un 4% a la siguiente y así sucesivamente, esto debido a que no todas las tecnologías tienen un impacto similar en la reducción de emisiones y de esta manera se favorece que el impacto sea el mayor.

En cuanto al transitorio II, indica que, con los vacíos en la definición de vehículos con combustibles alternativos limpios, los multienergías y los multicomcombustibles, todos los vehículos de combustión interna pueden ser exonerados, así como cualquier otro vehículo con tecnología que utilice un motor de combustión interna y otra tecnología.

Finalmente, el ICE indica que no apoya este proyecto en su concepción actual.

4. Respuesta de la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (ASOMOVE), mediante oficio ASOMOVE-11-2025, de 25 de abril de 2025.

ASOMOVE indica que el proyecto carece de rigor técnico y que carece de un análisis institucional elemental, lo cual es indispensable para crear una política pública responsable en materia de exoneraciones fiscales y reducción efectiva de emisiones en el sector más contaminante, que es el transporte.

Sostiene que la iniciativa pretende que la ciudadanía libere de cargas fiscales a vendedores de vehículos contaminantes, como los vehículos híbridos, sin que medie un sustento veraz y objetivo.

Plantean que, hoy en día, no se ha definido un mecanismo que garantice que la exoneración del impuesto va a llegar al consumidor final y que este no se lo dejará alguna agencia o importadora.

Agrega que se ha demostrado que los vehículos híbridos no reducen de forma importante las emisiones contaminantes y, en varios casos, incluso son más contaminantes que los vehículos de combustión comunes.

Cataloga el proyecto como un ejemplo de “green washing” al ser promocionado como positivo para el ambiente, cuando en realidad solo es positivo para los intereses económicos que se beneficiarían de su eventual aprobación.

Señala que el proyecto no contempla ningún mecanismo que asegure, desde un punto de vista técnico, un aporte en la reducción de emisiones ni beneficios al consumidor final, por lo que sólo beneficiaría a unos pocos en perjuicio del interés público y del artículo 50 constitucional.

ASOMOVE señala que en el proyecto existe falta de claridad y de sustento técnico, posee definiciones vagas y beneficios fiscales para grandes intereses, pero no para el consumidor.

Indica que los términos “multienergías” o “multicombustibles” son conceptos que no tienen fundamento técnico, vagos, que provienen de la industria petrolera para disfrazar energías no renovables, como limpias o de transición. Agrega que Costa Rica ya apuesta por la descarbonización y que esto implica independencia de todo tipo de combustibles fósiles en el transporte.

Cuestiona la afirmación del proyecto de ley que indica que para acelerar la baja en emisiones se deben apoyar todas las tecnologías, sin analizar cuáles son las más avanzadas o menos contaminantes o incluso más convenientes para nuestro país, e indica que esto refleja los intereses económicos que impulsan este tipo de desinformación.

Aclara que actualmente no existe otra tecnología para impulsar vehículos cero emisiones, totalmente libre de combustibles fósiles y que esté más desarrollada de forma masiva, que la movilidad 100% eléctrica de baterías o de hidrógeno, lo cual apoya en los números de la Agencia Mundial de Energía.

Cuestiona la afirmación del proyecto de ley relacionada a que nuestro país no ha bajado emisiones en el transporte y aporta los números de la Compañía Nacional de Fuerza y Luz, que indica que se ha ahorrado, al menos, 460 toneladas con la flota eléctrica nacional, solo con las cargas realizadas en sus cargadores.

Refiere que el principio de “neutralidad tecnológica” no existe en nuestro ordenamiento jurídico y que más bien, la soberanía nacional respaldada en el art.50 de la Constitución Política, permite al país incentivar, más no obligar, el avance hacia tecnologías que demuestren, técnicamente, ser la más apta para el bien común.

Señala que el proyecto evita, deliberadamente, una definición técnica precisa de los llamados “combustibles alternativos limpios”, abriendo la puerta a interpretaciones amplias y peligrosamente laxas que no permiten distinguir entre tecnologías realmente limpias y aquellas con reducciones marginales de emisiones. Agrega que, según la Agencia Internacional de Energía (IEA), para que un combustible o tecnología sea considerado de bajas emisiones, debe reducir considerablemente las emisiones de CO2 respecto al equivalente fósil tradicional en su ciclo de vida completo, como mínimo un 50% menos comprobable. Esta condición no es garantizada ni exigida en el texto del proyecto.

También indica que el texto no establece criterios verificables, metodologías estandarizadas, ni requisitos mínimos de desempeño ambiental para los vehículos beneficiarios y agrega que, en cambio, usa como justificación comparaciones relativas sin respaldo de análisis técnico local.

Respecto a los incentivos, indica que el proyecto establece incentivos fiscales regresivos que pueden terminar favoreciendo tecnologías fósiles ligeramente mejoradas (como vehículos a gas o híbridos sin capacidad de carga externa), y frenando la electrificación, que es actualmente la única tecnología probada de cero emisiones en operación.

Alerta que favorecer soluciones transicionales sin límite temporal o evaluación técnica, pone en riesgo la inversión pública y privada en infraestructura eléctrica,

además de diluir los compromisos internacionales del país, como el Acuerdo de París y su Contribución Nacionalmente Determinada (NDC).

Finaliza indicando que las exoneraciones planteadas en el proyecto se otorgan sin ningún estudio de impacto fiscal, sin establecer techos presupuestarios, ni mecanismos de control, evaluación o auditoría y sostiene que esta situación, además de inconsistente con la disciplina fiscal, abre peligrosos espacios de discrecionalidad y evasión tributaria.

5. Respuesta del Ministerio de Hacienda, mediante oficio MH-DM-OF-0627-2025, de 25 de abril de 2025.

Sobre el artículo 9 del proyecto de ley “Incentivos Fiscales para los vehículos en transición energética y sus insumos”. Al respecto indica que la propuesta pretende exonerar veinte puntos porcentuales (20%) impuesto selectivo de consumo, así como un cincuenta por ciento (50%) en el impuesto sobre el valor agregado (IVA). Además, señala que el proyecto establece que la base imponible para el cálculo de estos impuestos será el valor CIF, con exclusión de cualquier otro tributo interno.

Señala el ministerio que nuestro sistema tributario tiene una cantidad significativa de exoneraciones, no sujeciones y tarifas reducidas, que pueden ser utilizadas como portillos que facilitan la evasión, la elusión y el fraude fiscal, además, este tipo de proyectos tienen un impacto negativo al aumentar el gasto tributario el cual, desde el punto de vista del Gobierno, son consideradas una pérdida de recaudación fiscal, que impide la atención de fines constitucionales como lo son la seguridad, la administración de justicia, la infraestructura y obra pública, así como la satisfacción de los derechos fundamentales de una gran parte de la población como la salud, la educación, entre muchos otros y que, inclusive, aplica respecto a las prestaciones de programas y beneficios asociados a un Estado benefactor.

Agrega que mediante la Ley N°9635, “Fortalecimiento de las Finanzas Públicas”, se buscó llevar a cabo la contención del gasto público y dotar de recursos al Estado,

aplicando varias medidas restrictivas a diferentes sectores con el fin de lograrlo y una de esas reformas fue la transformación integral de la Ley N°6826 “Ley sobre el Valor Agregado”, con el fin de dar trazabilidad y neutralidad al impuesto definido en la norma y limitar las excepciones al impuesto.

Por último, señala que otro punto importante para considerar es que el texto propuesto no ofrece nuevas fuentes de recursos que hagan frente a la reducción en la recaudación del IVA y del ISC, debiendo el Estado buscar financiamiento, afectando la proporción deuda/PIB que regula y restringe la regla fiscal con el presupuesto de cada año y los compromisos adquiridos por el Gobierno.

En cuanto al artículo 10, que propone exonerar, por un plazo hasta de 10 años, el pago del impuesto al valor agregado y del impuesto selectivo de consumo, a 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, el Ministerio de Hacienda indica que en el proyecto de ley no se especifica si el beneficio será aplicado en el caso de las importaciones o compras locales, lo cual constituye un aumento en el gasto tributario en perjuicio de las finanzas del Estado.

Respecto al artículo 11, este propone exonerar el 50% del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, para los vehículos nuevos importados definidos en el artículo 2 del proyecto, así como para los vehículos fabricados, producidos o ensamblados localmente; por lo que se reitera la crítica relacionada con el incremento del gasto tributario.

En lo que respecta al artículo 12, que propone deducir un 5% de la cuota del impuesto de 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. Se indica que se debe valorar que la redacción en cuanto al beneficio que se desea otorgar en este artículo no es preciso, ya que, según establece el mismo será un porcentaje de la cuota del impuesto, sin embargo, las deducciones, en un contexto fiscal, se refieren a los gastos en que incurre el contribuyente asociado a la generación de los ingresos actuales o futuros de una empresa, los cuales se restan a los ingresos brutos para calcular los ingresos imponibles. Es por esto que, las deducciones que se aplican los obligados afectan directamente la determinación de la base imponible sobre la que se calcula el impuesto a pagar y, en consecuencia, si las deducciones deben aplicarse para fijar la base de cálculo del impuesto, no debe aplicarse posterior a la determinación de este, tal como lo plantea la iniciativa.

Sobre el transitorio II, que establece que las exoneraciones de los artículos 9, 10 y 11 mantendrán su vigencia “hasta que la flota circulante esté conformada en su mayoría por vehículos con combustibles alternativos limpios”, el Ministerio de Hacienda resalta una contradicción entre el artículo 10 del proyecto con este transitorio. Esto se debe a que el artículo 10 de la presente propuesta ya establece un plazo de vigencia de diez años, a partir de la fecha de publicación del texto normativo, lo cual crea una contradicción entre el artículo 10 y el transitorio, situación que podría generar confusión y dificultades en la aplicación de la ley.

También señala que, en cuanto a los plazos del transitorio, se debe acatar lo establecido por el artículo 62 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios (CNPT), por lo que se debe indicar con precisión el plazo de duración o vigencia del beneficio fiscal pretendido, ya que el plazo determinado en el Transitorio no es definitivo. Indicar que el incentivo se mantendrá hasta que “la flota circulante esté conformada en su mayoría por vehículos con combustibles alternativos limpios”, es ambiguo, al no definir qué se debe considerar como “mayoría”, lo que podría generar incertidumbre y dificultades en su interpretación y aplicación.

Sobre las condiciones y requisitos establecidos en el artículo 62 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, para redactar normas tributarias. Señala el Ministerio de Hacienda que esas condiciones y requisitos no se tomaron en cuenta, a pesar de que estos resultan indispensables en cuanto a la conformación de una norma que contemple exoneraciones de naturaleza fiscal. Al respecto el artículo 62 citado indica que la ley que contemple exenciones debe especificar:

- 1) Las condiciones y los requisitos fijados para otorgarlas,
- 2) Los beneficiarios,
- 3) Las mercancías,
- 4) Los tributos que comprende,
- 5) Si es total o parcial,
- 6) El plazo de su duración,
- 7) Si al final o en el transcurso de dicho período, se pueden liberar las mercancías o si deben liquidar los impuestos,
- 8) Si se puede autorizar el traspaso a terceros y bajo qué condiciones.

Dispone además el artículo 62 que:

- 1) Serán nulos los contratos, las resoluciones o los acuerdos emitidos por las instituciones públicas a favor de las personas físicas o jurídicas, que les concedan beneficios fiscales o exenciones tributarias sin especificar que estas quedan sujetas a lo dispuesto en el artículo 64 de la presente ley.
- 2) Las personas físicas o jurídicas que soliciten exenciones deberán estar al día con todas las obligaciones tributarias administradas por el Ministerio de Hacienda y deberán estar al día con las obligaciones ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), como condición para su otorgamiento.
- 3) El incumplimiento, determinado dentro de un debido proceso seguido al efecto, de cualquier obligación tributaria administrada por el Ministerio de

Hacienda o de cualquier obligación con la Caja Costarricense de Seguro Social, será causa de pérdida de cualquier exención que haya sido otorgada.

Sobre la existencia de beneficios fiscales en el sector. En este punto, el Ministerio de Hacienda recuerda que desde hace varios años existen beneficios fiscales para la flotilla vehicular en función de sus emisiones contaminantes, cuyo propósito es incentivar la transición y el uso de vehículos con combustibles alternativos limpios. Dentro de estos beneficios se puede mencionar:

- 1) La deducción del Impuesto Selectivo de Consumo para los vehículos híbridos establecida en el Decreto Ejecutivo N°33069 “Incentiva el uso de vehículos híbrido-eléctricos como parte del uso de tecnologías limpias” del 14 de marzo del 2006, que estuvo vigente hasta el año 2018.
- 2) La Ley N°9518 “Incentivos y promoción para el transporte eléctrico” del 25 de enero del 2018, que se encuentra vigente y permite exonerar varios impuestos a los vehículos eléctricos.
- 3) La Ley N°10390 “Modificación al impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves” del 02 de octubre del 2023, que crea la posibilidad de aplicar una deducción al impuesto a la propiedad sobre vehículos, tomando como variables el peso y emisiones contaminantes, que se aplicó por primera vez en el periodo fiscal 2024, para incentivar la renovación de la flota vehicular y tomando en consideración las consecuencias positivas para el ambiente y para la red vial.

Respecto al impacto económico del proyecto de ley. En este aspecto, el Ministerio de Hacienda estima una pérdida en la recaudación de hasta ₡7.349 millones, considerando las estimaciones realizadas según lo propuesto en los artículos 9, 10 y 11.

Se adjuntan las tablas de cálculo que remite el Ministerio de Hacienda en su respuesta a la comisión, en las cuales se muestra el impacto de los citados artículos:

Cuadro N°1 Estimación Perdida en Importación Vehículos, según art 9 (en millones de colones)			
Tipo de Impuesto	Recaudación Actual	Recaudación Estimada	Perdida Estimada
ISC (exoneración del 20%)	10 594,49	8 475,59	-2 118,90
IVA (exoneración del 50%)	8 167,92	4 083,96	-4 083,96

Fuente: Datos extraídos del Sistema Aduanero Nacional

Elaborado por: Subdirección de Estudios Económicos, División de Política Fiscal, Dirección General de Hacienda, abril 2025.

Nota: Se consideraron los vehículos importados en el año 2024, cuyos combustibles no dependan exclusivamente de los derivados de los combustibles fósiles (en adelante vehículos híbridos).

Cuadro N°2 Estimación Perdida en Importación de Repuestos y Partes, según art 10 (en millones de colones)			
Tipo de Impuesto	Recaudación Actual	Recaudación Estimada	Perdida Estimada
ISC (exoneración del 100%)	216,12	0,00	-216,12
IVA (exoneración del 100%)	229,69	0,00	-229,69

Fuente: Datos extraídos del Sistema Aduanero Nacional

Elaborado por: Subdirección de Estudios Económicos, División de Política Fiscal, Dirección General de Hacienda, abril 2025.

Nota:

1. Se utiliza la proporción de vehículos híbridos para sacar la proporción de repuestos para este tipo de vehículos
2. Se consideraron los repuestos importados en el año 2024.

Cuadro N°3 Estimación Perdida en Impuesto Propiedad de Vehículos, según art 11 (en millones de colones)			
Tipo de Impuesto	Recaudación Actual	Recaudación Estimada	Perdida Estimada
Propiedad Vehículos (exoneración del 50%)	1 405,82	702,91	-702,91

Fuente: Datos extraídos del Sistema Aduanero Nacional

Elaborado por: Subdirección de Estudios Económicos, División de Política Fiscal, Dirección General de Hacienda, abril 2025.

En cuanto a las conclusiones. A modo de conclusión, el Ministerio de Hacienda indica:

- 1) Que 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 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.

- 2) Que no deberían valorarse, ni ejecutarse, propuestas que promuevan la creación de exoneraciones, no sujeciones, tarifas reducidas y destinos específicos, porque fomentan una mayor rigidez del presupuesto público, ya que, le restan flexibilidad a la gestión del gasto público disminuyendo el ingreso del Estado, situación que podría impedir la atención de los fines constitucionales, así como la satisfacción de los derechos fundamentales de la población.
- 3) Que el proyecto no plantea fuentes nuevas de recursos para sustituir o compensar la disminución en la recaudación, como consecuencia de la implementación de los incentivos fiscales propuestos.

6. Respuestas del Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT), mediante oficios MICITT-DIDI-DICT-OF-00046-2025, de 13 de agosto de 2025 y MICITT-DM-OF-976-2025, de 29 de agosto de 2025.

Sobre el Principio de Neutralidad Tecnológica. Indica el MICITT que el concepto de neutralidad tecnológica de la Ley General de Telecomunicaciones, se enfoca más en una posibilidad de los proveedores de tecnologías de escoger la que desean utilizar y no tanto en una obligación del Estado de ofrecer todas las opciones que haya disponibles en el mercado, para el caso en específico de los proveedores de telecomunicaciones, lo cual es una diferencia entre el concepto de la Ley General de Telecomunicaciones y la del Proyecto de Ley N°24756.

Se aclara que el principio de “Neutralidad tecnológica” deriva del principio suprallegal de Flexibilidad en las opciones tecnológicas en el marco del proceso de apertura comercial del sector telecomunicaciones, como parte de los “IV. Principios Regulatorios” aprobados en el Anexo 13 de los “Compromisos Específicos de Costa Rica en Materia de Servicios de Telecomunicaciones” del Tratado de Libre

Comercio República Dominicana - Centroamérica - Estados Unidos (TLC), Ley N°8622.

Aclara el MICITT que la definición incorporada en el proyecto de ley puede generar confusión con la establecida en la Ley General de Telecomunicaciones N°8642. Por tanto, se recomienda revisar el contenido de la definición o el nombre del principio en el proyecto de ley, con el fin de articular adecuadamente el principio ya regulado en telecomunicaciones con su aplicación en materia ambiental.

El MICITT sugiere que, siendo que la ley de Telecomunicaciones es de carácter general y en su artículo 3 ya establece una definición del principio de neutralidad tecnológica para Costa Rica, derivado de los compromisos del CAFTA, como principio rector de dicha ley, lo recomendable es adecuar el concepto contenido en el proyecto de Ley N°24.756 al que contiene la Ley General de Telecomunicaciones y especificar su uso en materia ambiental.

Igualmente, recomienda que, para mayor claridad en la regulación, se separen de las definiciones los textos que corresponden a los principios, sea estos “neutralidad tecnológica”, “transición energética” y “desacumulación del carbono”, para que sean incluidos en un artículo separado con la aclaración que son principios específicos para la regulación de la propuesta de ley, con las consideraciones específicas apuntadas al de neutralidad tecnológica.

Sobre el banco de proyectos de investigaciones y desarrollos de medios de transporte que utilicen multienergías o multicombustibles alternativos limpios o cualquier otra tecnología que contribuya a la disminución de emisiones al aire. El MICITT indica que, a pesar de que en este artículo se establece como condición para acceder al incentivo, que el MICITT debe crear y registrar en un banco de proyectos de acceso público, los proyectos de investigación y desarrollo de medios de transporte que utilicen multienergías o multicombustibles alternativos limpios o cualquier otra tecnología que contribuya a la disminución de emisiones al aire;

considera que, dadas las competencias institucionales que se otorgan en el artículo 6 del presente proyecto al MINAE; como lo son la formulación de política (inciso a), emisión de directrices (inciso c) y coordinación con Hacienda para la implementación de los incentivos contemplados en la ley (inciso e), que este es el ministerio que debe llevar a cabo y custodiar para efectos del cumplimiento de los objetivos de la ley el banco de proyectos, de manera que determine con criterios ambientales bajo que parámetros se registraran dichos proyectos para cumplir el requisito de acceder al incentivo de deducción de impuesto sobre la renta contenido en el artículo 12 de la misma propuesta de proyecto de ley."

7. Respuestas de las Municipalidades Consultadas.

La posición de las municipalidades consultadas fue la siguiente:

- 1) Municipalidad de Barva: No respondió.
- 2) Municipalidad de Corredores: brinda voto de apoyo al proyecto.
- 3) Municipalidad de Goicoechea: reporta haber trasladado la consulta a la comisión especial de proyectos de ley.
- 4) Municipalidad de Río Cuarto: da voto de apoyo al proyecto.
- 5) Municipalidad de San Carlos: reporta tomar nota de la consulta.
- 6) Municipalidad de Santa Ana: indica que no hay observaciones u objeciones.
- 7) Municipalidad de Coto Brus: remite criterio positivo.
- 8) Municipalidad de Belén: notifica el traslado de la consulta a la Unidad de Ambiente y Ciudad Inteligente para su análisis.
- 9) Municipalidad de Nandayure: acuerda dar por conocida la consulta y archivar.
- 10) Municipalidad de Alajuela: da voto de apoyo al proyecto.
- 11) Municipalidad de Acosta: remite un acuerdo de apoyo al proyecto.
- 12) Municipalidad de Santa Cruz: acuerda no emitir criterio o recomendaciones.
- 13) Municipalidad de Siquirres: emite pronunciamiento favorable.

IV. INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS.

El Departamento de Servicios Técnicos remitió el informe integrado "Jurídico-Socioambiental", del cual se destaca lo siguiente.

En cuanto a las consideraciones socioambientales en relación con el proyecto de ley. Indica el informe que, introducir modelos de transporte basados en multienergías y multicomcombustibles podría contradecir los objetivos de descarbonización, calidad del aire y desarrollo sostenible, máxime que no se establecen parámetros de emisiones de gases contaminantes, a lo cual agrega que la falta de precisión en las definiciones propuestas genera ambigüedad, lo que condiciona el análisis técnico del presente informe.

Sobre la descarbonización. Se destaca que Costa Rica enfrenta un aumento sostenido en sus emisiones de gases de efecto invernadero. Según el Plan Nacional de Descarbonización (Gobierno de Costa Rica, 2018), si no se toman medidas, las emisiones podrían crecer un 2.4% anual, alcanzando un incremento del 60% entre 2015 y 2030, y hasta un 132% en 2050, con un total estimado de 29.6 millones de toneladas de CO₂ equivalente. En 2012, las emisiones ya habían alcanzado los 11.2 millones de toneladas, evidenciando una tendencia creciente desde 2005.

Recalca que el principal factor de carbonización identificado es el transporte, debido a la quema de combustibles fósiles para movilizar vehículos privados, públicos y de carga. Entre 2000 y 2010, el valor de las importaciones de petróleo como porcentaje del PIB se duplicó, y el diésel representó cerca del 40% de las compras de hidrocarburos. Las emisiones por combustión de gasolina y diésel aumentaron un 43% entre 2002 y 2012 (PNC, 2018). En el mismo sentido, se agrega que el crecimiento del parque vehicular ha intensificado esta problemática. Entre 1996 y 2016, la importación de barriles de hidrocarburos pasó de 6.4 millones a más de 20.2 millones. La edad promedio de los vehículos es de 15 años, muy por encima de países como EE. UU. y Europa. El transporte privado consume el 50% de la energía del sector, mientras que el transporte colectivo, que moviliza más personas, solo consume el 10.13%. Esta situación ha contribuido a niveles de contaminación del aire que superan los límites recomendados por la OMS en varias zonas del país (PNC, 2018).

Lo anterior encuentra correspondencia con las cifras de importación de combustible de RECOPE, la cual muestra una tendencia creciente, según el siguiente cuadro elaborado por el departamento de servicios técnicos con datos de RECOPE:

Importación de Barriles de gasolinas Período 2020-2023

Tipo de combustible	2020 (Barriles)	2021 (Barriles)	2022 (Barriles)	2023 (Barriles)
Gasolina 95	3.194.634	4.131.391	4.086.337	4.931.849
Gasolina 91	3.215.600	4.102.619	4.034.031	3.711.741

Fuente: Elaboración propia con datos de Recope (RECOPE, 2024)

Explica el informe que, de acuerdo con lo anterior, del año 2020 al año 2023 la importación de gasolina 95 tuvo un incremento del 54,37% y la gasolina 91 creció en dicho período un 15,42%. Sin embargo, si se suman ambas gasolinas se tiene que el crecimiento de la importación de barriles representó un 34,84% es decir un promedio de 11,61% por año. Dicho comportamiento ratifica que los vehículos que usan dichos combustibles están consumiendo cada vez más y por ende la carbonización sigue la tendencia creciente.

Sobre ese aspecto, el Programa Estado de La Nación (PEN 2023) coincide con los hallazgos expuestos y señala que el alto consumo de combustibles fósiles en Costa Rica se origina en un sistema de transporte que no ha experimentado cambios significativos en más de tres décadas, el cual se basa en una matriz energética centrada en hidrocarburos, lo que ha generado impactos ambientales acumulativos, posicionando al consumo energético como el principal emisor de gases de efecto invernadero (GEI) en el país. Además, esta situación afecta la calidad del aire y la salud ambiental y humana.

Indica el informe que el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC) advierte que las emisiones globales de GEI deben alcanzar su punto máximo entre

2020 y, a más tardar, antes de 2025 para limitar el calentamiento global a 1.5°C o 2°C, según los escenarios modelados con alta confianza (IPCC, 2021, 2022, 2023).

En cuanto a las opciones de movilidad y transición energética. El informe señala que no todos los combustibles tienen el mismo impacto ambiental. Por un lado, los combustibles altamente contaminantes, como los derivados del petróleo, son responsables de una parte significativa del cambio climático global, debido a sus elevadas emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). De hecho, el consumo energético representa aproximadamente el 60% de las emisiones mundiales de GEI (Naciones Unidas, 2023). En contraste, indica el informe, los combustibles limpios son aquellos que generan energía con un impacto ambiental mínimo, especialmente en términos de emisiones contaminantes.

Indica el informe que, según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2021), se consideran limpios para la salud y el ambiente en el punto de uso tecnologías como la solar, electricidad, biogás, gas natural, GLP y combustibles de alcohol como el etanol. Por tanto, la transición hacia estos combustibles es clave para alcanzar objetivos como el acceso universal a energía asequible y limpia para 2030, mejorar la calidad del aire, y avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible, para lo cual se requiere inversión en infraestructura y tecnología, especialmente en países en desarrollo (Naciones Unidas, 2023).

En cuanto al principio de “desacumulación de carbono”. Señala el informe que este principio no se encuentra reconocido en las fuentes oficiales relacionadas con el cambio climático (Agenda 2030), la contaminación (Plan Nacional de Descarbonización), ni en los lineamientos sobre energías renovables (Plan Nacional Energético 2015-2030).

Señala el informe que es de suponer que el proyecto desea referirse a la “descarbonización”, que sí ha sido desarrollado por los entes técnicos relativos al tema sobre emisiones. Sin embargo, la descarbonización hacia fuentes de energía

limpias y de bajas emisiones está en función de la economía como un todo, no solamente del transporte de personas o en general de la movilidad.

Se señala que no tener claro esa diferencia puede generar confusiones cuando se plantean los temas de biocombustibles, etanol y demás opciones de producción de energía, ya que cuando se deba observar y decidir sobre qué tipo de combustible usar para producir la energía para una industria, una casa o un vehículo, se tendrá que valorar los avances en las diferentes tecnologías disponibles y, claramente, la situación de la energía para mover los vehículos automotores ya se encuentra en una fase diferente que hace 10 años y algunas industrias aún no logran funcionar con energía creada a partir de fuentes o combustibles totalmente limpias o de muy baja bajas emisiones.

Sobre los motores multienergías y multicom bustibles. Indica servicios técnicos que existe una falta de precisión en estas definiciones clave del proyecto y aclara que un motor multicom bustible (usa diferentes combustibles) es inherentemente un motor multienergía (transforma diferentes fuentes de energía), sin embargo, un motor multienergía puede no usar combustibles (ej: motor eléctrico alimentado por energía solar o eólica). Se señala que esta ambigüedad lleva a deducir que el objetivo real no es técnico, sino equiparar fiscalmente a los vehículos híbridos con los eléctricos puros, sin embargo, los incentivos en el artículo 9 hacen referencia a los vehículos contenidos en el artículo 2, donde están los ya citados vehículos automotores de dos o más ruedas excepto el equipo especial, es decir, prácticamente casi toda la flota vehicular que se importa en Costa Rica.

Señala el informe que si se partiera del supuesto que la iniciativa pretende beneficiar solo a los vehículos híbridos y se analiza el concepto de alternativo limpio que se incluye en el proyecto de ley, que básicamente es “cualquier tipo de fuente de energía utilizada para mover vehículos que no proviene del petróleo convencional (como la gasolina o el diésel) y que produce menos emisiones contaminantes o gases de efecto invernadero”, dentro de la cuales estarían la electricidad, el

hidrógeno, el amoniaco (todos con cero emisiones) y por otro lado los biocombustibles de origen vegetal, como el biodiesel y el etanol, el gas natural, el gas licuado de petróleo (GLP), el gas natural comprimido (CNG), los combustibles sintéticos, entre otros; se llega a la conclusión de que el objetivo del proyecto siempre es incentivar vehículos que en algún grado requieren de combustibles fósiles para crear energía, manteniendo las emisiones de carbono y la dependencia del petróleo.

Recalca el informe que el problema que se debe plantear es sobre los motores híbridos que, por la arquitectura limitada del vehículo, hace un uso menor de la energía limpia y, a la postre, es un vehículo de combustión fósil como cualquier otro. En esa línea, se señala que los incentivos fiscales propuestos no se justifican desde la perspectiva ambiental, además del desfinanciamiento de los objetivos sociales que financia el impuesto selectivo de consumo, que deberían ser cubiertos con nuevos impuestos o, en el peor de los casos, dejarse de financiar. En ese sentido, resume el informe que el objetivo no debería centrarse en el tipo de motor, sino en las emisiones de dióxido de carbono que emite por el escape un vehículo cuanto está operando.

En cuanto a la movilidad de bajas emisiones. Se indica que existe un compromiso mundial, del cual Costa Rica es parte, para reducir las emisiones de carbono, donde la descarbonización del transporte vehicular busca alcanzar la carbono neutralidad y mejorar la calidad del aire y la salud pública.

Además se indica que, para Costa Rica, la transición hacia vehículos de bajas emisiones representaría un alivio económico al reducir la factura petrolera, permitiendo reasignar esos recursos a otras áreas de desarrollo nacional y generar riqueza, sin embargo, recalca el informe que el proyecto de ley se basa en argumentos provenientes principalmente de la industria automotriz que sugieren que la movilidad eléctrica está siendo cuestionada en Europa, lo que constituye el fundamento de su propuesta.

Al respecto, el informe analiza el caso europeo e indica que se constata que el verdadero objetivo es la reducción de emisiones, lo que ha llevado a la UE a establecer legislación más rigurosa para vehículos que utilizan combustibles fósiles de manera total o parcial. Por ejemplo, la UE ha implementado dos estrategias clave: establecer límites estrictos de emisiones (80 g/km de CO₂) para fabricantes de automóviles e invertir masivamente en infraestructura de recarga para vehículos eléctricos, lo cual evidencia las políticas restrictivas de emisiones, combinada con fuertes inversiones en infraestructura y mecanismos de promoción para vehículos de bajas emisiones, a la vez que se complementa este enfoque con esquemas de incentivos y sanciones para fabricantes y distribuidores según su desempeño en carbono neutralidad.

En cuanto al parque vehicular eléctrico. El informe señala que Costa Rica está experimentando una tendencia global positiva en la adopción de vehículos eléctricos, con un crecimiento sostenido tanto en ventas como en la composición de su parque automotor. Para contextualizar esta tendencia, se cita el ejemplo emblemático de Noruega, donde la transición hacia la electrificación es ya una realidad contundente donde, durante 2024, el 88.9% de todos los automóviles nuevos vendidos en ese país fueron eléctricos. Este dato no es aislado, sino que consolida una tendencia clara e irreversible hacia la electrificación completa del transporte privado a nivel internacional.

Servicios técnicos enfatiza que los compromisos ambientales adquiridos por la comunidad global son cada vez más ambiciosos y vinculantes y que Costa Rica, en coherencia con su liderazgo ambiental histórico, no puede ni debe quedarse atrás en este proceso. Si bien se reconoce con realismo que el país aún no ha alcanzado los niveles de penetración de vehículos eléctricos que serían ideales, es importante destacar que la trayectoria es positiva: el crecimiento de los vehículos de cero emisiones es un hecho medible y va en aumento constante, sentando las bases para una aceleración futura.

El informe aporta un dato cuantitativo global que dimensiona el fenómeno a escala mundial: en el año 2023 el mercado global de vehículos eléctricos alcanzó la cifra aproximada de 14 millones de unidades nuevas vendidas. Esta expansión masiva elevó el parque circulante total de vehículos eléctricos en el planeta a aproximadamente 40 millones de unidades, cifra que demuestra que ya no se trata de una tecnología nicho, sino un mercado maduro y en rápida expansión.

Otros datos más recientes que se aportan señalan que el crecimiento continúa de forma acelerada. Específicamente, durante el año 2024, las ventas de vehículos eléctricos experimentaron un incremento adicional del 25% en comparación con el mismo periodo del año anterior (2023). Este crecimiento interanual robusto confirma que la adopción de la movilidad eléctrica no se está desacelerando, sino todo lo contrario.

Se señala el vínculo crucial y urgente entre la transición vehicular y la crisis climática global y se recuerda que fenómenos climáticos extremos, como El Niño y La Niña, están causando estragos en el mundo y se subraya que el año 2024 fue registrado como el más caliente de la historia. Para gravedad de la situación, se menciona un hito climático alarmante: por primera vez, la temperatura media global superó los 17°C de promedio, datos incontrovertibles que dan cuenta de que existe una necesidad imperiosa y urgente de descarbonizar todos los sectores de la economía y los sistemas productivos lo antes posible.

En cuanto al impacto positivo individual de esta transición, se explica que a nivel de cada persona, la decisión de cambiar un vehículo de combustión por uno 100% impulsado por energías renovables tiene un efecto ambiental directo y significativo que puede reducir la huella de carbono personal en aproximadamente 2 toneladas de CO₂ equivalente por año. Esta cifra ayuda a visualizar la contribución concreta que cada ciudadano puede realizar.

Finalmente, el informe aborda y respalda la eficacia ambiental de la tecnología eléctrica frente a las críticas. En este punto, afirma que los vehículos 100% eléctricos han experimentado mejoras tecnológicas considerables en los últimos años. Lo más importante es que varios estudios independientes han demostrado que, en promedio y considerando todo su ciclo de vida (desde la fabricación hasta el desguace), un vehículo eléctrico puede emitir hasta un 70% menos de gases contaminantes en comparación con un vehículo de combustión interna tradicional, lo cual es fundamental para despejar dudas sobre el beneficio ambiental neto de los automóviles eléctricos.

En síntesis, este segmento del informe argumenta que la movilidad eléctrica es una tendencia global imparable, tecnológicamente madura y ambientalmente muy superior, cuya adopción acelerada es una respuesta necesaria y urgente a la crisis climática, siendo Costa Rica un actor que debe consolidar su participación en este proceso.

V. AUDIENCIAS.

1. Audiencia del señor Rudolf Lucke Bolaños, Ministro de Hacienda y del señor Juan Carlos Brenes Brenes, Director General de Hacienda.

En su intervención inicial, el Ministro Rudolf Lucke Bolaños, en lo que interesa destacó que el proyecto busca promover la transición energética mediante incentivos fiscales, pero hizo especial énfasis en conceptualizar estas exoneraciones como "gasto tributario", sugiriendo que, si se visualizaran como transferencias directas del presupuesto nacional, su análisis sería diferente ya que se notaría que de toda la población va a salir una transferencia directa a quienes compran vehículos eléctricos, que son población de los deciles altos.

Posteriormente, el señor Ministro desarrolló un análisis comparativo con países de la OCDE, señalando que aunque estas naciones otorgan generosos incentivos vehiculares, tienen contextos fiscales radicalmente distintos al de Costa Rica. Indicó

que estos países poseen cargas tributarias más elevadas y gastos tributarios menores como porcentaje de la recaudación potencial, mientras que Costa Rica muestra la situación contraria: tiene una de las menores cargas tributarias pero su gasto tributario está por encima del promedio.

El Señor Lucke abordó luego el tema de la equidad distributiva, afirmando que, según estudios del Ministerio de Hacienda, el 70% de los beneficios de las exoneraciones vehiculares existentes benefician al quintil más alto de la población. Reveló que si este proyecto se aprobara, se estarían destinando aproximadamente ₡7,349 millones anuales principalmente a los deciles nueve y diez de ingresos, lo que en su opinión empeoraría los indicadores de distribución del ingreso después de impuestos y transferencias.

El señor Ministro sugirió evaluar medidas alternativas a los mecanismos fiscales, como zonas exclusivas de parqueo, priorización en contrataciones públicas o desarrollo de infraestructura de carga, que no afectarían la sostenibilidad fiscal del país.

El Diputado Pacheco Castro interrogó al compareciente sobre si se habían considerado los beneficios ambientales y en la factura petrolera que podrían generar estos incentivos. El legislador cuestionó específicamente si el Ministerio había valorado cómo la reducción en importaciones de hidrocarburos podría beneficiar la balanza comercial.

El Señor Lucke respondió reconociendo que aunque existe beneficio ambiental en los vehículos eléctricos, el proyecto actual incluye tecnologías que mantienen emisiones, por lo que su calidad ambiental es inferior. El compareciente añadió que, si bien una menor dependencia de combustibles fósiles podría mejorar la estabilidad cambiaria, este proyecto "guinea el ojo a los combustibles fósiles" al incluir vehículos con emisiones.

El Diputado Campos Cruz solicitó información precisa sobre el universo de vehículos híbridos en Costa Rica y el impacto fiscal exacto del proyecto. El legislador cuestionó específicamente cuántos vehículos híbridos circulan actualmente y cuál sería el impacto considerando la ampliación de la oferta.

El compareciente Juan Carlos Brenes Brenes proporcionó datos específicos, indicando que se utilizó una base de 5,000 vehículos híbridos importados el año anterior para las proyecciones y confirmó que el impacto fiscal estimado es de ₡7,300 millones, aunque advirtió que esta cifra representa un "piso" que probablemente aumentaría con el cambio del comportamiento del consumidor.

La presidenta de la comisión consultó sobre mecanismos para asegurar que los beneficios lleguen efectivamente al consumidor final y no se queden en los intermediarios. La legisladora expresó su posición personal de que Costa Rica todavía requiere una transición gradual a través de tecnologías híbridas antes de migrar completamente a lo eléctrico.

El Señor Lucke respondió sugiriendo un mecanismo de devolución directa basado en el VIN del vehículo, que permitiría rastrear el beneficio hasta el consumidor final. No obstante, el compareciente reiteró su preocupación sobre la regresividad de estos incentivos, señalando que implican transferir recursos de todos los contribuyentes hacia deciles de altos ingresos.

La Diputada Moreira Brown cuestionó la posición del Ministerio, argumentando que los incentivos deberían verse como "inversión estratégica" más que como gasto. La legisladora defendió el principio de neutralidad tecnológica y criticó lo que denominó el "enamoramamiento" de la administración con los vehículos eléctricos, citando experiencias internacionales donde países como China estarían migrando hacia la hibridación.

El Diputado Morales Díaz contrarrestó los argumentos anteriores, afirmando que los "mitos" sobre vehículos eléctricos son promovidos por marcas que carecen de oferta eléctrica competitiva. El legislador propuso redirigir los incentivos hacia el transporte público eléctrico, donde el impacto beneficiaría a deciles de menores ingresos, en lugar de subsidiar vehículos privados para sectores acomodados.

La Diputada Guillén Pérez expresó su preocupación sobre si los beneficios tributarios se traducen efectivamente en precios más accesibles para los consumidores. La legisladora solicitó estudios específicos sobre la transmisión de estos incentivos a precios finales, manifestando escepticismo sobre si realmente masifican el acceso a tecnologías limpias.

Finalmente, el señor ministro reveló que la flota vehicular costarricense comprende 25,421 vehículos eléctricos, 11,466 híbridos y aproximadamente 1.8 millones de vehículos de combustión y cerró su intervención mencionando un proyecto alternativo (Fee Bates) que establecería un sistema de impuestos diferenciados por emisiones sin generar déficit fiscal, el cual había recibido criterio favorable de Hacienda.

2. Audiencia de los señores Diego Dumani Jarquín, Profesor de la carrera de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Costa Rica; Aramis Pérez Mora, Experto en almacenamiento de energía y movilidad eléctrica de la Escuela de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Costa Rica; Bernal Rodríguez González, Presidente de la Cámara Nacional de Autobuses (CANABUS) y Mario Durán Ortiz, Consultor Internacional y Experto en transporte.

El Señor Aramis Pérez comenzó su exposición refiriéndose a un proyecto de investigación de la Universidad sobre taxis eléctricos operados desde el Aeropuerto Juan Santamaría, concluido en diciembre del año anterior. El experto destacó que el proyecto generó datos reales de eficiencia energética, comparando vehículos eléctricos y de combustión interna entre fines de 2023 y octubre de 2024.

Aportó datos clave, indicando que los vehículos eléctricos recorrieron distancias iguales o superiores a los de combustión y evitaron significativas emisiones de CO₂. Señaló que estos resultados podrían disipar los temores sobre el rendimiento de los eléctricos frente a los híbridos, tecnología central del proyecto de ley.

Criticó aspectos del proyecto, observando que, para luchar eficazmente contra el cambio climático, los análisis deben favorecer una flota vehicular donde predominen las tecnologías de cero emisiones, como los eléctricos puros.

El Señor Bernal Rodríguez inició su intervención señalando que el proyecto de ley otorga incentivos significativos al transporte privado, mientras el transporte público queda "sesgadamente excluido". Advirtió que esta asimetría agrava la crisis económica del sector y los problemas de movilidad.

Hizo hincapié en la urgencia de una política pública de movilidad que priorice el transporte masivo (buses, trenes). Criticó el mecanismo de financiamiento del transporte gratuito para adultos mayores, calificándolo de error de diseño que perjudica al sector y a los mismos beneficiarios, especialmente en rutas con baja demanda. Concluyó que los incentivos deberían reorientarse hacia el transporte colectivo.

El Señor Mario Durán comenzó enfatizando que la evaluación de vehículos debe considerar tres objetivos: reducción de emisiones de CO₂, aire limpio en ciudades y menor dependencia del petróleo.

Criticó duramente la exposición de motivos del proyecto, acusándola de hacer "cherry picking" (selección sesgada de datos). Desmintió la afirmación de que los vehículos eléctricos están en decadencia en Europa, mostrando datos de su crecimiento continuo.

Señaló omisiones y errores conceptuales graves en el texto, como el uso del término inexistente "desacumulación de carbono" (el correcto es "descarbonización") y la falta de definiciones técnicas precisas para "multienergías" y "multicombustibles". Advirtió que, sin definiciones claras, tecnologías ineficientes como los "microhíbridos" (que no ahorran combustible) podrían recibir incentivos.

Ilustró el problema con ejemplos concretos, por ejemplo, los vehículos Flex (E85) recibirían exoneraciones, aunque en Costa Rica no se vende etanol puro (E85), por lo que en la práctica circularían con gasolina, sin beneficio ambiental y la falta de normativa, ya que no existe una norma local para medir la eficiencia y huella de carbono de los vehículos, lo que impide definir con rigor qué tecnologías merecen incentivos.

También se refirió a la desproporción en incentivos. Usando el ejemplo del Toyota RAV4, demostró que el proyecto otorga un beneficio fiscal enorme a los híbridos (que reducen emisiones en un ~28%), mientras deja fuera a los eléctricos (reducción del 100%) y propuso una solución alternativa: un sistema de "bonus-malus" (como en Francia o Noruega), donde los vehículos más contaminantes pagan más impuestos y los más eficientes reciben beneficios, lo que es a la vez ambientalmente efectivo y socialmente más justo.

El Diputado Morales Díaz preguntó sobre el impacto de incentivar el transporte público eléctrico.

Aramis Pérez coincidió en que es crucial para reducir el uso de energía contaminante. Bernal Rodríguez afirmó que el sector está convencido de la tecnología, pero el reto es financiero y regulatorio. Mario Durán precisó que, aunque los buses son responsables del ~10% de las emisiones, el alto costo de los buses eléctricos y su infraestructura es una barrera. Criticó a la Aresep por no adoptar modelos de negocio innovadores (como fondos de compensación o consorcios de carga) que han viabilizado la transición en otros países.

El Diputado Campos Cruz preguntó sobre la deseabilidad de sustituir vehículos de combustión por híbridos o eléctricos y sobre los costos para electrificar flotas de buses. Mario Durán respondió que se debe electrificar todo lo posible, pero con criterios técnicos que excluyan tecnologías que no aportan beneficios reales. Bernal Rodríguez detalló los altísimos costos (ej: ~\$350,000 por bus eléctrico y ~\$100,000 en cableado por empresa), haciendo inviable la transición para muchas rutas deficitarias.

La Diputada Moreira Brown centró sus preguntas en la coexistencia de tecnologías y en reformas al proyecto. Aramis Pérez reiteró la importancia de controlar la cuota de mercado de cada tecnología y de garantizar la infraestructura necesaria para que los híbridos realmente reduzcan emisiones. Mario Durán afirmó estar de acuerdo con cualquier iniciativa que reduzca emisiones de forma significativa, pero enfatizó la necesidad de reformas clave como: definiciones técnicas precisas, para excluir tecnologías ineficientes; límites o toques a los incentivos, para evitar subsidiar vehículos de lujo; equilibrio fiscal, donde la exoneración sea proporcional a la reducción de emisiones que ofrece la tecnología.

3. Audiencia de la señora Lilliana Aguilar Rojas, Directora Ejecutiva de la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA).

La señora Lilliana Aguilar Rojas, Directora Ejecutiva de la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA), explicó que AIVEMA agrupa a importadores formales de vehículos nuevos de todo tipo (incluyendo híbridos y eléctricos) y criticó la "miopía tecnológica" del Gobierno anterior por enfocarse exclusivamente en la movilidad eléctrica.

Sus argumentos centrales fueron:

- 1) Problema de la Flota Vehicular: Destacó el grave envejecimiento del parque vehicular, con importaciones de vehículos usados de hasta 15 años de antigüedad, lo que contradice cualquier objetivo de descarbonización.

- 2) Falta de Control Estatal: Acusó a varias instituciones (MINAE, MOPT, Hacienda) de ser omisas en el control de importaciones, la verificación de valores y la aplicación de normativas existentes, como la Ley de Uso Racional de la Energía.
- 3) Neutralidad Tecnológica: Defendió el proyecto por consagrar el "principio de neutralidad tecnológica", argumentando que el Estado no debe inclinar la balanza hacia una sola tecnología y debe permitir que los consumidores elijan entre todas las opciones disponibles.
- 4) Tendencia Internacional: Mostró gráficos sobre el crecimiento de los híbridos en Latinoamérica y citó ejemplos de países como Brasil y Alemania que están apostando por esta tecnología como parte de su transición.
- 5) Respuesta a Críticas Fiscales: Cuestionó la legitimidad del Ministerio de Hacienda para hablar de pérdida de recaudación cuando, a su juicio, es permisivo con la subvaloración de importaciones y no cobra impuestos e multas establecidas.

El Señor Javier Acosta Saborío, asesor técnico, intervino brevemente para afirmar que las nuevas tecnologías híbridas, que pueden usar etanol, biodiesel o gas, están controladas electrónicamente y pueden reducir las emisiones "hasta casi un 70%".

El Diputado Alejandro Pacheco Castro consultó sobre la relación del proyecto con la Ley 9518 (de incentivos al vehículo eléctrico). En su respuesta, Lilliana Aguilar afirmó que no existe ninguna relación y que son expedientes separados. Aclaró que solo buscan placas distintivas para los híbridos, pero no eliminar los beneficios de los eléctricos.

El diputado Pacheco también preguntó por la razón de la baja importación de híbridos. La respuesta de la señora Aguilar fue atribuir el fenómeno a la competencia desleal creada por los incentivos exclusivos para los eléctricos. Mencionó que algunas personas que compraron eléctricos están volviendo a los híbridos y que las fábricas enviarían más unidades si existieran incentivos.

Finalmente, el diputado Pacheco consultó sobre la diferencia de precio entre un híbrido y un eléctrico con exoneraciones similares. La señora Aguilar respondió que depende del valor CIF de cada agencia y se ofreció a proporcionar los datos específicos.

El Diputado Manuel Morales Díaz realizó una crítica sistemática al proyecto basándose en el informe de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa. No se manifestó en contra de la tecnología híbrida, sino de otorgarle beneficios fiscales.

Sus argumentos, citando el informe, fueron:

- 1) Falta de Foco en el Transporte Público: Criticó que se beneficie a vehículos privados en lugar de destinar incentivos al transporte público masivo (buses).
- 2) Falta de Precisión y Parámetros: Leyó extractos del informe que señalan que el proyecto no establece parámetros mínimos de emisiones, no distingue entre niveles de contaminación de los híbridos y carece de precisión jurídica.
- 3) Trato Fiscal Más Favorable: Alertó que, según el informe, el proyecto otorga un tratamiento fiscal más favorable a los híbridos (que aún contaminan) que el que reciben los eléctricos de cero emisiones.
- 4) Mala Técnica Legislativa: Concluyó que el informe recomienda una "reforma integral" del proyecto por sus defectos de forma y fondo.

Por su parte, AIVEMA criticó el Informe de servicios técnicos y lo acusó de contener "imprecisiones" y de no comprender la realidad del mercado, a la vez que prometió enviar un escrito con sus objeciones.

Argumentó que en Costa Rica no existen los laboratorios para medir emisiones en gramos de CO₂ por kilómetro y que la verificación se hace por tubo de escape, por lo que era inviable pedir esos parámetros en la ley.

El Diputado Gilberto Campos Cruz presentó los siguientes puntos principales en su intervención:

- 1) Validación de la Tecnología Híbrida: Afirmó que "cualquier tecnología que nos ayude a reducir la huella de carbono es deseable", defendiendo la neutralidad tecnológica.
- 2) Crítica a la Polarización: Cuestionó la lógica de "o es eléctrico o no es nada", argumentando que el mercado mundial es diverso y Costa Rica no debe "casarse" con una sola tecnología.
- 3) Dinámica de Mercado: Sostuvo que al bajar impuestos y ampliar la oferta de tecnologías accesibles (como híbridos más baratos), se podría dinamizar el mercado y posiblemente hasta aumentar la recaudación fiscal.
- 4) Propuesta Alternativa: Sugirió que, en lugar de exonerar a los vehículos limpios, se podría reformar el sistema para imponer cargas tributarias más altas a los vehículos que más contaminan.

La Diputada Katherine Moreira Brown criticó a la Infraestructura Eléctrica. Señaló la contradicción de promover vehículos eléctricos cuando en regiones como Limón y el Pacífico la electricidad se genera quemando búnker, un combustible altamente contaminante. Abogó por "abrir el mercado" y no "casarnos con una sola tecnología".

También criticó a Servicios Técnicos e instó a los funcionarios de Servicios Técnicos a "informarse un poco más" sobre la tecnología híbrida, insinuando que su criterio no era del todo sostenible.

VI. RESPECTO AL TEXTO SUSTITUTIVO DICTAMINADO Y AL FONDO DE LA PRESENTE INICATIVA.

En cuanto el texto sustitutivo dictaminado, este no modifica ninguna de las múltiples observaciones técnicas que se hicieron al texto.

Los únicos cambios del texto sustitutivo son la eliminación del artículo 18 “Oferta de vehículos” y del artículo 19 “Servicio de reparación y revisión”, por lo que el texto sustitutivo dictaminado conserva todos los defectos señalados por el informe de servicios técnicos, por las respuestas escritas y por los comparecientes recibidos en audiencia.

Por lo anteriormente expuesto, rindo **DICTAMEN DE MINORÍA NEGATIVO** y solicito al Plenario Legislativo el rechazo del presente proyecto de ley.

Manuel Morales Díaz
Diputado