



29 de setiembre de 2025
AL-DEST-IIN-022-2025

Señores (as)
Comisión Permanente de
Asuntos Económicos, Área V
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 24.756

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME INTEGRADO (JURÍDICO-SOCIOAMBIENTAL)** del expediente N° 24.756 Proyecto de ley: **“LEY DE PROMOCION DE LA TRANSICION ENERGETICA E INCENTIVOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS LIMPIOS”**.

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/lsch 29-9-2025



**DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS SERVICIOS
TÉCNICOS**

AL-DEST- IIN-022 -2025

PROYECTO DE LEY

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





EXPEDIENTE N° 24.756

INFORME INTEGRADO JURÍDICO-SOCIOAMBIENTAL

**REVISIÓN Y AUTORIZACIÓN FINAL
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ**

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciostecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacr  @asambleacr



29 SEPTIEMBRE 2025





TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES	5
III. VINCULACIÓN OBJETIVOS DESARROLLO SOSTENIBLE	6
IV. CONSIDERACIONES SOCIOAMBIENTALES EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY	7
V. ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTICULADO	17
VI. CONSIDERACIONES FINALES	27
VII. TÉCNICA LEGISLATIVA	28
VIII. CUESTIONES DE PROCEDIMIENTO	29
Votación	29
Delegación	29
Consultas Obligatorias	29
Bibliografía	30



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciostecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacr  @asambleacr



COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS ECONÓMICOS

AL-DEST- IIN -022-2025

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

INFORME INTEGRADO JURÍDICO¹

Expediente N° 24.756

I. RESUMEN DEL PROYECTO

Este proyecto de ley pretende conceder incentivos fiscales (exoneraciones) a los vehículos de otras tecnologías distintas de la eléctrica, que generen menos emisiones contaminantes que los vehículos de combustión corrientes, ya sea por que usen tecnologías híbridas, o por que utilicen combustibles menos contaminantes.

Para lo anterior, en 22 artículos y 6 Capítulos que siguen la estructura de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte eléctrico, adaptándola, desarrolla los siguientes contenidos:

Un primer Capítulo de Disposiciones Generales enuncia el objetivo de la ley (artículo 1,) las definiciones (artículo 2), una declaratoria genérica de interés público (artículo 3), oficializa el uso de la plataforma TD CAR para la inscripción de vehículos nuevos (artículo 4) y dispone la homologación de la Revisión Técnica Vehicular a esos fines (artículo 5).

¹ Elaborado por Marco Núñez Gonzáles y supervisado por Ruth Ramírez Corella Jefe Área Socioambiental. Análisis jurídico por Gustavo Rivera Sibaja y autorizado por Fernando Martínez Campos Gerente Departamental.



El Capítulo II de Competencias institucionales reproduce el mandato al MINAE de promover la transición energética (artículo 6), la obligación de coordinación interinstitucional (artículo 7), y la obligación del INA de dar capacitación técnica adecuada para estos vehículos (artículo 8).

El Capítulo III de Incentivos, es la parte medular del proyecto y propone exoneraciones en el impuesto selectivo de consumo (-20%) y el impuesto de valor agregado (-50%) para los vehículos nuevos de estas tecnologías (artículo 9), para sus partes y repuestos (artículo 10), un 50% de exoneración en el impuesto a la propiedad de vehículos (artículo 11), además de deducciones en el impuesto sobre la renta a quienes se dediquen al desarrollo e investigación de proyectos en esta materia; y al igual que los vehículos eléctricos, los dispensa de la obligación de restricción vehicular para ciertos días (artículo 18).

En el Capítulo IV de Obligaciones de la Administración Pública, se dispone el deber genérico de crear una identidad digital para estos vehículos (artículo 14), crear la infraestructura adecuada (artículo 15) y con respecto a las compras del Estado dispone un premio o una bonificación de un 5% adicional en los componentes de un cartel de concurso público a favor de estas tecnologías (artículo 16), y el deber genérico de brindar educación sobre transporte eficiente (artículo 17).

El Capítulo V de Obligaciones de los importadores dispone la genérica de ofertar vehículos de este tipo (artículo 18), de brindar el relacionado servicio de reparación y revisión (artículo 19), tramitar un distintivo especial (artículo 20), y brindar información sobre estos vehículos (artículo 21).

Finalmente, en un Capítulo VI de Transporte Público, se establece como prioridad nacional el uso de los vehículos de estas tecnologías (artículo 22).

El proyecto se cierra con las disposiciones transitorias.

II. ANTECEDENTES²

Casi todas las iniciativas existentes referentes a transporte limpio tienen relación con movilidad eléctrica:

² Esta sección y la siguiente ha sido desarrollada por el asesor Giovanni Rodríguez R.



EXPEDIENTE N° 19.744: “LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO” **Convertido en Ley 9518.**³

EXPEDIENTE N° 21.465: “LEY DE INCENTIVOS AL TRANSPORTE VERDE (REFORMA DEL CAPÍTULO III DE LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, N° 9518 DE 25 ENERO DE 2018”. **Convertido en Ley N° 10.209**⁴.

EXPEDIENTE N° 22.713: “REFORMA DE LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, LEY N° 9518, DE 25 DE ENERO DE 2018, PARA QUE SE DENOMINE LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE.” Archivado por plazo cuatrienal

EXPEDIENTE N° 24.048: “REFORMA A LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELECTRICO LEY N.º 9518 DEL 25 DE ENERO DE 2018”. Recibió DICTÁMEN NEGATIVO DE MAYORÍA en la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos el día 25 de febrero 2025.

EXPEDIENTE N° 24.126: “REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 26 Y 28, Y ADICIÓN DE LOS TRANSITORIOS VI, VII y VIII DE LA LEY N° 9518, INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, DE 25 DE ENERO DEL 2018”. Recibió Dictamen Unánime Negativo de la Comisión Permanente Especial de Ciencia y Tecnología el 21 de noviembre 2024, y se procedió a su archivo.

III. VINCULACIÓN OBJETIVOS DESARROLLO SOSTENIBLE

El proyecto de ley presenta una vinculación tangencial con la Agenda 2030, asimismo su impacto es positivo presente en los ODS 7 “Energía Asequible y No Contaminante”, ODS 9 “Industria, Innovación e Infraestructura”, ODS 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, ODS 12 “Producción y Consumo Responsables”, ODS 13 “Acción por el Clima” y ODS 17 “Alianzas para lograr los objetivos”.

³ Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico. Ley N° 9518 del 25 enero 2018: https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=85810

⁴ Ley de incentivos al transporte verde (reforma del capítulo III de la ley N° 9518, incentivos y promoción para el transporte eléctrico, de 25 de enero de 2018). Ley N° 10209 05 mayo 2022: https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=97124



En primer lugar, el proyecto pretende contribuir al ODS 7, al incentivar el uso de combustibles alternativos limpios en el sector transporte, reduciendo la dependencia de combustibles fósiles y fomentando la adopción de energías sostenibles. A su vez, fortalece el desarrollo de políticas públicas orientadas a la transición energética.

También se alinea con el ODS 9, ya que promueve la investigación y el desarrollo en el sector automotriz mediante incentivos fiscales para proyectos de innovación en el uso de combustibles alternativos. Asimismo, fomenta la modernización del transporte público y privado, impulsando la inversión en nuevas tecnologías que permitan un sistema de movilidad más eficiente y sostenible.

En cuanto al ODS 11, busca reducir la contaminación ambiental en entornos urbanos a través del incentivo a los vehículos menos contaminantes. La exoneración de restricción vehicular para estos automóviles es una medida que estimula su uso y, a su vez, mejora la calidad del aire en las ciudades, beneficiando la salud de la población.

El ODS 12 también se ve reflejado en esta normativa, ya que regula la gestión adecuada de los residuos generados por estos vehículos, en especial en lo referente a baterías y repuestos. De esta manera, se busca minimizar el impacto ambiental de la transición hacia nuevas tecnologías de transporte. Asimismo, la ley está vinculada con el ODS 13, pues fomenta la descarbonización del transporte, contribuyendo significativamente a la reducción de gases de efecto invernadero. Al incentivar la adopción de tecnologías limpias y establecer incentivos para el sector automotriz, se refuerzan los compromisos internacionales en materia de cambio climático y sostenibilidad.

Asimismo, el proyecto está alineada con el ODS 17 al fomentar la cooperación entre el sector público, privado y la academia. Se establecen mecanismos de coordinación interinstitucional para facilitar la implementación de esta política, además de promover alianzas estratégicas para el desarrollo de infraestructura y formación de recurso humano en mantenimiento y reparación de estos vehículos.



IV. CONSIDERACIONES SOCIOAMBIENTALES EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY⁵

La iniciativa debe analizarse dentro del marco de los compromisos ambientales asumidos por Costa Rica, especialmente el objetivo de alcanzar el carbono neutralidad para el año 2050. Este compromiso está respaldado por instrumentos de política pública como el Plan Nacional de Energía y el Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE).

El proyecto de ley, desde su exposición de motivos, plantea cuestionamientos sobre la viabilidad del transporte eléctrico como solución predominante para el futuro. Sin embargo, al 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.

La falta de precisión en las definiciones propuestas por los proponentes genera ambigüedad, lo que condiciona el análisis técnico del presente informe.

La descarbonización

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.

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

⁵ Informe Socioambiental realizado por Marco Núñez González asesor parlamentario, supervisado y revisado por Ruth Ramírez Corella Jefa Área Socioambiental.



compras de hidrocarburos. Las emisiones por combustión de gasolina y diésel aumentaron un 43% entre 2002 y 2012 (PNC, 2018).

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).

A manera de ejemplo, la importación de gasolina por parte de Recope muestra en los últimos años una tendencia creciente, tal y como se observa en el siguiente cuadro:

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)

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.

El Programa Estado de la Nación (PEN, 2023) coincide con los hallazgos previamente expuestos al señalar 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.



Este sistema 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.

Costa Rica no se diferencia de las tendencias globales que preocupan al Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC), el cual 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 línea con esta problemática, el presente informe ha señalado el incremento sostenido en la importación de gasolinas, lo cual refuerza el diagnóstico del PEN sobre la estructura del sistema de movilidad nacional, centrado en el uso individual de vehículos.

Según datos del Instituto Nacional de Seguros (INS, 2023), en 2022 se registraron 1.717.840 vehículos con derecho de circulación, lo que representa un aumento del 7.5% respecto al año anterior. Este crecimiento puede atribuirse tanto a la tendencia histórica de expansión del parque vehicular desde la década de 1980 (PEN, 2022), como a la implementación de la Ley de condonación de marchamos acumulados (Ley n.º 10119; E: Viales, 2023).

Además, el 37.6% de los vehículos registrados en 2022 tienen menos de diez años de antigüedad, una proporción similar a la observada en 2015 (36.8%).

No obstante, el parque automotor mantiene dos características que dificultan la reducción de emisiones y la mejora en la movilidad urbana: la predominancia de vehículos particulares (automóviles y motocicletas representan 8 de cada 10 unidades) y la antigüedad de gran parte de la flota.

Opciones de movilidad y transición energética

Para que la propuesta de ley sea coherente con su propio propósito de contribuir a la *"desacumulación de carbono"*, así como con el objetivo estratégico nacional de alcanzar la carbono neutralidad, el *Plan Nacional de Energía*, el *Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE)* y el cumplimiento del artículo 50 de la



Constitución Política, es necesario desarrollar el análisis en torno a los siguientes conceptos fundamentales.

Los combustibles tienen como función principal producir energía para diversas actividades humanas, especialmente en el transporte, la industria y la generación eléctrica. Sin embargo, no todos los combustibles tienen el mismo impacto ambiental.

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, los combustibles limpios son aquellos que generan energía con un impacto ambiental mínimo, especialmente en términos de emisiones contaminantes. 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.

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 ello, se requiere inversión en infraestructura y tecnología, especialmente en países en desarrollo (*Naciones Unidas, 2023*).

Principio de “desacumulación de carbono”

Lo primero que debe señalarse respecto al denominado “*principio de desacumulación*” es que 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).⁶

⁶ Asimismo, esta asesoría confirmó la falta de sustento técnico del llamado “principio de desacumulación” mediante una entrevista realizada el 14 de mayo de 2025 con el especialista en cambio climático Mario Durán. Durante el intercambio, el experto señaló que dicho concepto **no** posee una definición clara ni respaldo normativo o científico, y que no forma parte de los marcos oficiales de referencia en materia ambiental.



Por la definición que ensayan en el proyecto de ley permite suponer que se refieren a la “descarbonización”, la cual sí ha sido desarrollado por los entes técnicos relativos al tema sobre emisiones.

“La descarbonización es el proceso de reducción de emisiones de carbono, sobre todo de dióxido de carbono (CO₂), a la atmósfera. Su objetivo es lograr una economía global con bajas emisiones que consiga la neutralidad climática a través de la transición energética.”

El ser humano, al quemar combustibles fósiles para el desarrollo de su economía, ha incrementado las emisiones de CO₂ —uno de los causantes del efecto invernadero, y por tanto del calentamiento global y el cambio climático—. Para lograr la descarbonización es necesaria la transición energética, un cambio estructural que elimine el carbono de la producción de energía.

Se trata de electrificar la economía con base en energías alternativas limpias que emitan únicamente lo que el planeta puede absorber. Entender qué es la electrificación, su importancia y cómo se desarrolla en cada sector es una tarea global inaplazable para reducir la huella de carbono desde las grandes ciudades y los sectores industriales hasta la movilidad urbana.” (IBERDOLA, 2025)

Como se puede observar, 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.

No tener claro lo anterior puede generar confusiones cuando se plantean los temas de biocombustibles, etanol y demás opciones de producción de energía.

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.

Motores multienergías y multicomcombustibles

El proyecto de ley propone incentivos fiscales para vehículos híbridos, introduciendo los conceptos de motores multienergías y multicomcombustibles. Según el artículo 9 de la iniciativa, estos beneficios se aplican a todos los



vehículos definidos en el artículo 2, el cual incluye vehículos automotores de dos o más ruedas, excluyendo únicamente el equipo especial conforme a la Ley 9078, todos los demás estarían enmarcados dentro de los incentivos fiscales.

Una vez aclarado el punto, se procederá a definir qué es un motor para poder contextualizar mejor lo que propone el proyecto de ley, reiterando la observación de ambigüedad en conceptos y definiciones contenidos en el proyecto de ley.

“Los motores son mecanismos capaces de transformar un tipo de energía (eléctrica, de combustión, etc.) en energía mecánica. Esta transformación permite la realización de un trabajo que hace funcionar un sistema o maquinaria.” (Ferrovia, 2025).

Como se puede observar, la definición misma de motor conlleva implícita la energía y los combustibles. Es decir, los motores transforman la energía de los combustibles en energía mecánica para producir algo: bienes, movimiento, más energía, etc.

En ese sentido, un motor multicomcombustible es un motor multienergía. Sin embargo, pueden existir motores multienergías sin necesidad del uso de combustibles, como sería el caso del motor eléctrico que puede alimentarse del sol, del agua o del viento, por ejemplo. Con esto lo que se quiere hacer ver es que los enunciados del proyecto de ley son confusos, porque todo vehículo requiere energía de cualquier tipo para transformarse en energía mecánica.

Por otro lado, un combustible es un material capaz de liberar energía cuando se oxida de forma violenta con desprendimiento de calor. Entonces, los combustibles (dos o más) en función de producir energía darían como resultado un motor multienergía.

La redacción de la iniciativa, con conceptualizaciones como la “desacumulación de carbono”, sumado al uso de términos como “combustibles limpios”, “multicomcombustibles”, “multienergías”, lleva a deducir que la intención real de los proponentes es equiparar fiscalmente los vehículos híbridos con los eléctricos.

Sin embargo, como ya se dijo, 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.



Suponiendo que lo anterior es un error involuntario y tratando de sintetizar que la intención va por el camino de vehículos híbridos que transitoriamente permitirán migrar hacia la tecnología de cero emisiones como un todo, es importante revisar el concepto de combustible alternativo limpio que menciona el proyecto de ley.

El combustible alternativo limpio 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.

Estos combustibles son considerados más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente. Se pueden resumir como las principales fuentes y combustibles alternativos limpios los siguientes: electricidad, hidrógeno, amoniaco (todas estas cero emisiones), biocombustibles de origen vegetal (biodiésel⁷ y etanol), gas natural, gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (CNG), combustibles sintéticos, etc. (ASTRAVE, 2024)

En ese sentido por donde se mire, en cualquiera de los supuestos, los proponentes buscan incentivos para vehículos automotores que en algún grado requieren de combustibles fósiles para crear energía, manteniendo las emisiones de carbono y la dependencia del petróleo con la conocida consecuencia de la factura petrolera y sus efectos perniciosos.

El problema que se deben plantear las diputaciones es alrededor del sentido de un motor híbrido que la energía limpia es la que menos usa por arquitectura limitada del vehículo y pueda a la postre ser un vehículo de combustión fósil como cualquier otro.

¿Se justificarían los incentivos fiscales? Si la respuesta a esta pregunta se hace desde la perspectiva ambiental y de los objetivos mundiales de carbono neutralidad la respuesta sería probablemente que no se justificarían, adicionalmente se tendría que sopesar que los recursos, por ejemplo, del

⁷ El biodiesel se considera un combustible limpio si la huella de carbono del ciclo de vida completo del aceite vegetal, grasas animales o aceites reciclados y puede ser usado solo o mezclado con el Diesel destilado del petróleo.

De igual forma, el gas natural, aunque se obtiene del petróleo, reduce las emisiones de carbono hasta en un 25%. (Durán, Mario, 2025)



Impuesto Selectivo de Consumo (ISC) se usan para programas sociales y económicos, los cuales necesitaría el Estado subsanar mediante otros tributos o endeudamiento, o en el peor de los casos dejando de financiar.

Además, 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 cuando está operando, por ejemplo, un vehículo Hyundai i10 tiene un promedio de emisiones de CO₂ de 122,4 g/km, mientras un Audi A8 híbrido emite 148 g/km. (<https://car-emissions.com/cars/model/HYUNDAI/i10>)

De acuerdo con el ejemplo anterior donde se compara un vehículo 100% gasolina con uno de tecnología híbrida eléctrica, se tiene que entender que los vehículos deben valorarse no sólo por tipo de motor o tecnología sino también por peso, ya que ambas variables terminan por incidir en la huella de carbono. (Durán, 2025)

Movilidad vehicular de bajas emisiones

El compromiso mundial -del cual Costa Rica es parte- es de bajar las emisiones de carbono. Dentro de la estrategia para ello está disminuir las emisiones de las flotas vehiculares, por un lado, buscando el carbono neutralidad y por otro mejorando la calidad del aire y con ello colaborar con la salud pública de la sociedad.

Para países como Costa Rica ello también sería un alivio en cuanto a la factura petrolera, permitiendo destinar esos ahorros al desarrollo de otras áreas nacionales y a los propietarios privados de vehículos no movidos por petróleo a destinar esos ahorros a otras inversiones o gastos, generando riqueza.

El proyecto de ley cita en su exposición de motivos una serie de manifestaciones que en su mayoría tienen su origen en grupos o representantes de empresas automotrices y hace referencia al continente europeo, indicando que la movilidad eléctrica está siendo cuestionada en dicho continente.

Abordando el ejemplo europeo, es preciso reiterar, que el objetivo es disminuir las emisiones y ante ello la Unión Europea ha establecido para el año 2025 una legislación más rigurosa para aquellos vehículos que usan total o parcialmente combustibles fósiles, como se muestra a continuación.



“El transporte es responsable de una parte significativa de las emisiones de CO₂ en Europa, con automóviles, camiones y aviones contribuyendo al problema.

- **Nuevos límites para automóviles:** los fabricantes de automóviles deben cumplir con un promedio de 80 g/km de CO₂ para los nuevos ⁸vehículos. Estos límites impulsan a las empresas a diseñar motores más eficientes o a pasarse a lo eléctrico.
- **Promoción de vehículos eléctricos:** la UE está invirtiendo miles de millones en la expansión de infraestructuras de recarga, incentivando así la compra de vehículos de bajas emisiones.” (Daze, 2025)

Estos parámetros, evidencian las tendencias restrictivas en materia de emisiones de dióxido de carbono, de fuerte inversión en infraestructura, así como, mecanismos para la promoción e incentivos para la compra de vehículos con niveles de emisiones bajas.

En ese sentido, otras medidas apuntan a establecer para los fabricantes y distribuidores de vehículos un esquema de incentivos y sanciones para aquellos que en sus ventas totales no sean carbonos neutrales.

En un sentido similar con lo anterior se refiere el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) en respuesta a consulta de la Comisión dictaminadora mediante oficio DM-238-2025 del 31 de marzo del 2025.

Parque Vehicular Eléctrico

Costa Rica al igual que muchos lugares en el mundo los vehículos eléctricos han crecido en ventas y como parte del parque automotriz. Países como Noruega ya tienen más vehículos eléctricos que de combustión, en 2024, el 88.9% de los autos nuevos vendidos en Noruega fueron eléctricos, lo que refuerza la tendencia hacia la electrificación total del transporte privado.

Los compromisos adquiridos por la comunidad internacional avanzan y Costa Rica no debería ser la excepción, si bien no se puede decir que se está en los

⁸ Esto es que los fabricantes deben respetar dicha relación como media o promedio en sus ventas, es decir, si venden dos vehículos al año y uno es eléctrico 0 emisiones pueden vender uno que emita 160 g/km, dando como media anual 80 g/km.



niveles deseados, si es cierto que el crecimiento de los vehículos 0 emisiones va en crecimiento.

“En el año 2023 las ventas globales de vehículos eléctricos rondaron los 14 millones de vehículos nuevos, elevando el número total de vehículos eléctricos circulando en el planeta a 40 millones aproximadamente.” (ASOMOVE, 2025)

En el año 2024 los vehículos eléctricos crecieron un 25% en relación con el mismo período del 2023.

El cambio climático y el calentamiento global ya son parte de nuestras vidas con fenómenos como El Niño o La Niña causando estragos en el mundo y recientemente generando el año más caliente de la historia en 2024. El año pasado se registró un nuevo hito climático alarmante con récords de temperatura media global más alta desde que hay registros ya que por primera vez se han superado los 17°C de promedio. Cifras que ponen de manifiesto la necesidad urgente de descarbonizar la economía y los sistemas productivos cuanto antes.

De manera general, si una persona decide cambiar su vehículo de combustión a uno 100% impulsado por energías renovables puede reducir su huella de carbono en aproximadamente 2 toneladas al año.

La tecnología de los vehículos 100% eléctricos ha mejorado considerablemente en años recientes, ya varios estudios han demostrado que en promedio durante toda la vida útil de un vehículo eléctrico este puede emitir hasta un 70% menos gases contaminantes que un vehículo de combustión. (ASOMOVE, 2025)



V. ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTICULADO

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1- Objeto.

La enunciación del objeto de la ley no tiene valor normativo directo, pero puede servir como principios de interpretación y aplicación de la ley.

Afirma que tiene por objeto crear un marco normativo, pero realmente solo vendría a modificar o ampliar el existente, dado que ya existe legislación al respecto. De hecho, la enunciación del objetivo es una copia, adaptada de la redacción de la Ley N° 9518 referida a la promoción del transporte eléctrico, y lo mismo todo el resto y estructura del articulado del proyecto.

Artículo 2- Definiciones

Contiene las definiciones, sobre las cuales hacemos las siguientes observaciones:

El proyecto en general que no es otra cosa que una propuesta de exoneraciones, en la línea de equiparar el tratamiento tributario que reciben los vehículos eléctricos, con otras tecnologías, **NO DISTINGUE ni DISCRIMINA** entre tecnologías según el porcentaje de reducción de emisiones que ofrezcan, y como se verá más adelante, en realidad **ENTRE NINGÚN TIPO** de vehículo.

Pese a que la propuesta pretende justificarse en términos ambientales y en reducción de emisiones, no hace ningún esfuerzo ni por premiar, ni por privilegiar las tecnologías más eficientes en esta materia, y en la práctica, lo que supone es una desgravación generalizada para **TODO TIPO DE VEHÍCULO**, incluidos los de combustión comunes y corrientes, esto porque finalmente los incentivos fiscales se conceden a **TODOS** los vehículos listados en este artículo 2, donde se encuentra la definición genérica de vehículo sin ninguna atención a su tecnología.

Más allá de esta cuestión de fondo, que no se tiene certeza si es un error de técnica legislativa, o si es deliberado, vemos que esa falta de precisión se reproduce parcialmente a menor escala en las definiciones propiamente:



Combustibles alternativos limpios: *“Son sustancias que se utilizan como combustibles en vehículos que no dependen exclusivamente de los derivados de los combustibles fósiles(...)”.*

Combustibles alternativos limpios son el gas y el hidrógeno; pero la definición está pensada para abarcar también los aditivos a los combustibles fósiles tradicionales como el etanol u otros productos similares.

Esa amplitud reduce prácticamente la distinción entre vehículos: Cualquier vehículo de combustión ordinario corriente, puede usar combustibles con añadidos más ecológicos, pero eso no lo convierte en un vehículo de tecnologías limpias, aunque quizás sí un poco más sostenible y eficiente.

Pero obsérvese que la definición ya no cubre la tecnología sino el combustible.

No es lo mismo un vehículo de combustión que utiliza combustibles fósiles, pero con añadidos vegetales, “que no depende exclusivamente los derivados”, que un motor de hidrógeno, o un vehículo eléctrico.

No produce la misma reducción de emisiones un vehículo 100% eléctrico, que uno híbrido, porque la existencia de un motor de combustión de respaldo a la autonomía conlleva de por sí el uso de combustibles fósiles en algún porcentaje.

Entonces si el proyecto pretende justificarse ambientalmente en términos de reducción de emisiones, no parece lógico dar exactamente el mismo tratamiento a todos los vehículos, pues algunos efectivamente significarán un retiro masivo de emisiones, otros solo parcial o mayoritariamente y otros, solo en una condición minoritaria o marginal.

Lo anteriormente dicho vale también para las definiciones de **“Vehículo con combustible alternativo limpio, Vehículo con motores multi - energías, Vehículo con motores multi - combustibles (multifuel):** Son tecnologías muy distintas y con efectos radicalmente diversos y distintos sobre las emisiones de carbono, y no parece lógico su unificación y darle a todo el mismo tratamiento tributario preferencial sin distinción alguna.

“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...”*



Al incluir una definición genérica de motor (auto propulsado) dentro de la que, por supuesto pueden incluirse todos los vehículos de combustión comunes y corrientes, y posteriormente al relacionar los beneficios con los vehículos comprendidos en este artículo 2, entonces **el proyecto es PARA TODOS LOS VEHÍCULOS** sin ninguna excepción, no solo para los “limpios”, “alternativos” o eficientes, sino para cualquiera “de propulsión propia”.

Esto, de ser un error, sería un error de grave técnica jurídica, que compromete absolutamente toda la viabilidad del proyecto.

De no ser un error, sino la intención deliberada de la propuesta habría que alertar que contradice abiertamente toda la exposición de motivos y su justificación ambiental, y parece más un recurso semántico.

El resto de las definiciones: ***Principio de des acumulación del carbono, V Proceso de Transición energética, Principio de Neutralidad tecnológica***; más allá de su contenido, lo cierto es que NO SE UTILIZAN ni tiene aplicación en ninguna otra disposición del proyecto, con lo que tienen más un efecto justificativo, que de definición. Podrían ser retiradas sin afectar en nada la aplicación de la ley.

Artículo 3 - Interés público.

La declaratoria de interés público sin ningún contenido concreto asociado es un simple enunciado de carácter político o a lo más programático, pero carece de efecto jurídico concreto, y por ello excluye problemas jurídicos de principio.

Artículo 4 - Tramitología

Dispone la obligatoriedad del uso de la plataforma de trámites de nacionalización e inscripción de vehículos de TD CAR⁹, que es operada por RACSA.

Esta tecnología y plataforma ya está habilitada, y dispuesto su uso, por Decreto Ejecutivo N° 43.805, desde el año 2022.¹⁰

⁹ <https://tdcar.tramiteya.go.cr/> (visitada el 25 de septiembre 2025)

¹⁰ “Reglamento para la utilización y funcionamiento de la “Plataforma Tecnológica TD-CAR”. Decreto Ejecutivo N° 43.805, del 24 noviembre 2022:

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=98353&nValor3=133745&strTipM=TC



De manera que, en este aspecto, no está regulando nada novedoso, simplemente elevando a rango legal, lo que ya dispone el Decreto Ejecutivo.

No parece conveniente elevar a rango legal la obligatoriedad del uso de una plataforma tecnológica, porque el simple cambio puede desactualizar la ley con facilidad, que por definición es rígida. De hecho, ya se usa esa plataforma vía decreto (como otras plataformas de Hacienda) sin necesidad de ley.

Después regula aspectos de formalidades notariales, y uso de firma digital, lo cual es absolutamente impropio del tema del proyecto.

Este artículo no resulta conveniente desde la óptica de la técnica legislativa, y se recomienda valorar su eliminación. Sencillamente regula materias que no son propias del marco legal y abstracto de una ley, sino cuestiones particulares y detalladas propias de la reglamentación.

Artículo 5 - Inspección Técnica Vehicular

Pretende eliminar la primera inspección técnica vehicular para inscripción, alegando procesos de homologación por parte de las casas fabricantes.

Es una cuestión discrecional, pero atenta contra la seguridad vial, porque pretende homologar los estándares de los fabricantes, sencillamente desconoce las exigencias de seguridad que el país pueda haber implementado.

Si bien la mayoría de los países desarrollados pueden tener estándares adecuados o superiores de seguridad, hay fabricantes de otros países y versiones que no cumplen con esos mínimos.

En el marco de la legislación vigente, la revisión técnica vehicular incluye la medición de emisiones de gases contaminantes, un procedimiento que no debería omitirse. No obstante, algunos expertos, como Mario Durán (2025), sugieren que podría considerarse la certificación de emisiones por parte de un ente independiente y reconocido, preferiblemente de carácter gubernamental, que opere bajo estándares de alta calidad. Esta alternativa permitiría validar de forma objetiva las emisiones de los vehículos, sin depender exclusivamente de los datos del fabricante.



Además, la primera inspección es un control mínimo, sobre el estado real del vehículo (después de su transporte, embalaje, salida de fábrica) que dista mucho de ser una cuestión innecesaria.

Esta disposición parece realmente peligrosa e innecesaria y se recomienda atender el criterio experto de las Instituciones consultadas en este punto.

Estos temas están lejos del objetivo general del proyecto y parecen anexados de una forma poco pertinente.

CAPÍTULO II COMPETENCIAS INSTITUCIONALES

Artículo 6- Competencias del Ministerio de Ambiente y Energía.

Estos artículos se incluyen básicamente por el deseo de reproducir la estructura de la Ley N° 9518, y tienen un contenido básicamente similar, todo lo cual cae bajo el mandato legal de competencias del MINAE de forma natural y no presenta problemas de ningún tipo.

Artículo 7- Coordinación institucional.

Otra norma sin contenido jurídico normativo directo, con naturaleza de directriz política, por lo cual, no presenta problemas de ningún tipo.

Artículo 8- Capacitación técnica.

Reproduce esta norma propia de la Ley N° 9518, en cuanto a formar y capacitar personal para atender vehículos eléctricos, ahora adaptada a los vehículos “menos contaminantes”.

En la medida que el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) es una institución autónoma, la norma tiene solo valor de directriz política, pero no efecto jurídico directo.

CAPÍTULO III



INCENTIVOS

Esta sección de incentivos es la columna vertebral del proyecto. Si todo lo demás tiene apenas valor normativo, el corazón de la propuesta es igualar o equiparar en alguna forma otros vehículos de tecnologías con el actual esquema de incentivos para los vehículos eléctricos.

Mostramos en un cuadro comparativo la propuesta con el esquema actual de incentivos, en la cual conjuntamos el contenido de los siguientes artículos:

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

Artículo 10 - Exoneración de repuestos y partes

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

Ley N° 9518	Proyecto
<p>Cobertura (artículo 2) Vehículos eléctricos (100% electricidad)</p>	<p>Cobertura (artículo 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos automotores • Vehículo combustible alternativo limpio • Vehículos con motores multi - energías • Vehículos motores multi - combustibles
<p>Exoneración IVA (artículo 9 inciso a)</p> <p>1% anual hasta alcanzar el 13%, a partir de 2018. Para el año 2025, la tarifa estaría al 7%</p>	<p>Exoneración IVA (artículo 9)</p> <p>50% exoneración fija (tarifa al 7,5%) indefinidamente</p>
<p>Exoneración selectivo consumo (art.9 inc. b)</p> <p>Exoneración total, reduciéndose cada 3 años en un 25%, hasta en 12 años alcanzar la tarifa común. Para 2026 aplicaría 75% exoneración.</p>	<p>Exoneración selectivo consumo (art.9)</p> <p>20% exoneración fija sobre tarifa común, indefinida.</p>



<p>DAI (derecho sobre el valor aduanero)</p> <p>Mismo esquema gradual en 12 años que selectivo de consumo.</p>	<p>DAI no exonera</p>
<p>Exoneración impuesto propiedad (artículo 10)</p> <p>Exoneración total y luego disminuyendo 20% cada año, hasta alcanzar el impuesto total en 2027. Para 2025 la exoneración fue 40%</p>	<p>Exoneración impuesto propiedad (artículo 11)</p> <p>Solo vehículos nuevos, 50% exoneración, fijo, indefinido.</p>
<p>Partes y repuestos (artículo 11)</p> <p>Exoneración total IVA y selectivo consumo por 10 años (vence 2028)</p>	<p>Partes y repuestos (artículo 10)</p> <p>Exoneración total IVA y selectivo consumo por 10 años a partir vigencia.</p>

COBERTURA: Véase que por la redacción del artículo. **“todos los vehículos definidos en el artículo 2 de la presente ley”**.

El artículo 2 del proyecto contiene una definición genérica de vehículo automotor. *“Vehículo de transporte terrestre de propulsión propia sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles”*.

Todos, absolutamente todos, cualquier vehículo, la excepción del equipo especial, estarían comprendidos bajo los incentivos y exoneraciones.

Cuando decimos todos, incluye los vehículos de combustión también.

La propuesta se ha justificado (débilmente) en cuestiones ambientales y emisiones. Pero realmente, salvo que esto sea un error material, lo que trata es de cerrar la brecha creada por las exoneraciones a los vehículos eléctricos en cuanto a tratamiento tributario.

Las exoneraciones y la política fiscal en general es un asunto discrecional, pero queremos observar que ya sea un error material, un error de técnica legislativa, o la decisión de la propuesta, lo cierto es que el paquete de incentivos que propone **NO DISCRIMINA entre ningún tipo de vehículos**, de combustión,



que emiten emisiones de carbono, o que usan combustibles o tecnologías alternativas.

Al remitirse al artículo 2, es claro que todos los vehículos automotores quedarían comprendidos en la propuesta, con lo que toda la justificación de motivos pierde sentido, por tratarse simplemente de una exoneración general.

Exoneración del IVA

Llamamos la atención, que al igual que ley vigente, la remisión al número de ley es incorrecto. La Ley N° 9635 es una reforma, que transformó el antiguo impuesto de comercio de bienes en impuesto del IVA. Pero la remisión correcta a la Ley del IVA es la N° 6826.¹¹

Con respecto al IVA lo que hay que observar es que la propuesta es más generosa incluso que la ley vigente para vehículos eléctricos, pues al ser gradual y escalonada en el tiempo, si bien ahora son prácticamente iguales, ya solo para el año siguiente, la tarifa fija propuesta por el proyecto es más favorable y además es indefinida, a diferencia de los vehículos eléctricos que terminará alcanzando la tarifa común, con lo cual la exoneración desaparecerá.

Entonces, de aprobarse el proyecto, y pese a la exposición de motivos, se dará el resultado absurdo de que los vehículos menos contaminantes de todos (al menos en cuanto a emisiones de carbono) tendrán un tratamiento tributario inferior, menos generoso, que los demás vehículos en general.

Exoneración del impuesto selectivo de consumo

Lo mismo vale para el impuesto de la Ley N° 4961. Si bien hay algunos años en que la exoneración fue total y los siguientes tres años será al 75% para los vehículos eléctricos, reduciéndose hasta eliminar completamente la exoneración en los próximos 9 años; para los demás vehículos – tal como lo propone el proyecto – será una reducción del 20% pero indefinidamente.

Nuevamente, el tratamiento para el vehículo menos contaminante será peor.

Exoneración impuesto propiedad vehículos

¹¹ Ley de Impuesto al Valor Agregado (IVA). Ley N° N° 6826 del 08 noviembre 1982: https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=32526



Lo mismo para este impuesto. Al imponer una exoneración fija por tiempo indefinido, termina siendo mejor, que las exoneración temporales, graduales y escalonadas de los vehículos eléctricos

Exoneración DAI

Este es el único caso en que la exoneración a vehículos eléctricos mantiene una ventaja, porque el proyecto no lo exonera para los demás vehículos. Pero, se trata del impuesto de menos valor (1%) lo que hace que la ventaja sea en el impuesto menos significativo en valor.

Partes y repuestos

En esto es absolutamente igual (exoneración total de IVA y selectivo de consumo por 10 años), variando simplemente el inicio del conteo del plazo. Mientras que para vehículos eléctricos está pronto a vencer, para los demás vehículos iniciaría con la aprobación del proyecto.

Reiteramos que la política fiscal es discrecional, pero advertimos sobre la excesiva cobertura del proyecto (todos los vehículos) y la contradicción que significa de crear un régimen más favorable incluso que el actual para los vehículos eléctricos que son cero emisiones de carbono.

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

Dispone con una mala técnica legislativa, de un incentivo, para proyectos que se desarrollen en el campo de las tecnologías limpias, que deba estar inscrito en el banco de proyectos del MICIT y en colaboración con una universidad en el territorio nacional.

Mas allá de lo inviable de reunir esos tres requisitos en la práctica, la redacción es defectuosa y confusa y no cumple con el criterio de legalidad, exigido en materia tributaria.

Véase que dice que se “autoriza” (lo cual convierte el incentivo en voluntario) *“una deducción de la cuota del impuesto sobre la renta...”*



En la Ley del Impuesto sobre la Renta (N° 7092) las deducciones se refieren a la renta bruta (excluyo determinados gastos y con eso obtengo la renta neta) y no hay cuotas, sino tarifa.

Con la redacción actual no queda claro si se está creando una deducción de la renta bruta, o un crédito fiscal sobre la determinación del impuesto a pagar.

Además, no se entiende con claridad cual es el monto deducible, porque se refiere *“a lo pagado en efectivo de lo invertido...”* lo cual es tan absolutamente poco técnico, que no queda claro ni siquiera, a qué se refiere con lo invertido.

Esta norma tiene graves problemas de precisión jurídica, y en su estado actual es absolutamente inviable desde el punto de vista jurídico.

Artículo 13 - Circulación en vías públicas

Reproduce la exención sobre restricción vehicular que la Ley N° 9518 hace con respecto a vehículos eléctricos. La norma no tiene problema jurídico, más allá de que aplica para todo el universo vehicular como ya se dijo, con lo cual la restricción pierde absolutamente todo sentido.

CAPÍTULO IV OBLIGACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Artículo 14 - Identidad digital

Esta norma no se entiende. Propone crear infraestructura física para dotar a los vehículos (¿Cuáles? ¿todos? ¿solo algunos?) de una identidad digital, *“que promueva la seguridad y eficiencia de la operación”*.

Sencillamente no se entiende en qué medida una identidad digital puede promover seguridad y eficiencia de la operación, empezando porque no se entiende a cuál operación se refiere.

Artículo 15- Facilidades para el transporte.

Norma reiterativa con similar de la Ley N° 9518, que además es meramente enunciativa o programática y no posee ningún contenido jurídico concreto jurídicamente exigible.

Artículo 16 - Compra del Estado para renovación de flota vehicular.



Otra norma con una aberrante redacción que diluye totalmente su contenido:

Cuando afirma que se autoriza a las Instituciones del Estado a que *“promuevan la compra y la utilización de vehículos que cumplan las especificaciones técnicas ambientales requeridas por la Administración Pública”* parece deducirse que sin la autorización no podrían hacerlo, o peor aún, que pueden promover la compra de vehículos que no cumplen las condiciones técnicas y ambientales requeridas.

La redacción es un galimatías sin sentido jurídico alguno.

Luego propone dar un 5% adicional a los oferentes, suponemos que, en la calificación final, pero incluso no se indica. Pero si toda la autorización no tiene sentido desde el principio, el otorgar un adicional en concursos públicos pierde también pertinencia.

En todo caso, lo que propone con una mala redacción, es algo que ya está regulado en el ordenamiento jurídico y no necesita reiteración.

Artículo 17 - Educación sobre el uso de transporte eficiente.

Simple repetición de norma equivalente de la Ley N° 9518.

CAPÍTULO V

OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES DE VEHÍCULOS SOSTENIBLES

Artículo 18- Oferta de vehículos.

En las obligaciones de los importadores, termina imponiendo una obligación al MINAE, impropia de sus competencias.

Quien debe verificar que los vehículos cumplan con los estándares exigidos es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El MINAE únicamente en lo que se refiere a sus competencias ambientales.

En el afán de reproducir normas de la Ley N° 9518 se termina, adaptando normas sin contenido jurídico, o como esta, que es totalmente inapropiada.

Artículo 19 - Servicio de reparación y revisión.



Las obligaciones que impone ya rigen para todo distribuidor de vehículos y las obligaciones propias de la Ley N° 8839 de gestión de residuos aplican por sí mismas y es innecesario reiterarlas. Norma superflua e innecesaria.

Artículo 20 - Deber de gestionar el distintivo para vehículos.

Equivalente al distintivo de vehículos eléctricos, no tiene ningún problema jurídico.

Artículo 21- Información sobre el uso de vehículos.

Norma sin contenido jurídico exigible, que no tiene ningún problema jurídico, en cuanto que es solo reiteración de contenidos y obligaciones ya existentes en el ordenamiento.

**CAPÍTULO VI
SERVICIO PÚBLICO**

Artículo 22 - Servicio público de transporte

Establece como una prioridad nacional en el transporte público tecnologías de descarbonización. Simplemente reproduce disposiciones existentes. No tiene problemas jurídicos de ningún tipo.

TRANSITORIOS

Transitorio I: Otorga un plazo de 6 meses para la reglamentación. Esta norma tiene valor de directriz política. No tiene problemas jurídicos.

Transitorio II: Dispone la vigencia de las exoneraciones, a una condición: *"hasta tanto la flota circulante esté conformada en su mayoría por vehículos con combustibles alternativos limpios"*.

Esta norma poco precisa no se ajusta al principio de legalidad tributario. Si bien la condición es objetiva y comprobable en el tiempo, no es preciso ni fácil hacerlo, además que no es un asunto transitorio sino condicional.

Esta disposición se señala como otra con problemas de técnica legislativa.

VI. 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.
- No establece para los vehículos parámetros mínimos de emisiones contaminantes.
- Incluso por problemas de técnica legislativa extiende los beneficios a todos los vehículos sin distinción alguna, incluidos los de combustión, con lo cual desvirtúa el objetivo y compromete la viabilidad jurídica.
- Las normas que otorgan exoneraciones (artículo 9, 10 y 11) terminan otorgando un tratamiento fiscal más favorable que incluso el que el ordenamiento actual otorga a los vehículos cero emisiones por ser totalmente eléctricos.
- El proyecto ha sido redactado con poca precisión jurídica y adolece de técnica legislativa adecuada, lo cual hace inviable algunas de sus disposiciones como los incentivos a la investigación (artículo 12).
- Muchas normas realmente no tienen contenido jurídico porque se limitan a reiterar o reproducir disposiciones de la Ley N° 9518, del resto del ordenamiento, por tanto, no tienen contenido sustantivo nuevo.
- Incluye temas que son totalmente ajenos o poco pertinentes con el tema de descarbonización, como trámite de inscripción de vehículos nuevos y eliminación de la primera revisión técnica.
- La política fiscal es de principio discrecional, pero los objetivos del proyecto y su justificación de motivos no se alinean con su contenido.
- 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.

VII. TÉCNICA LEGISLATIVA

Las observaciones en este tema se han formulado en el apartado de análisis del articulado. Conviene especialmente revisar el capítulo de incentivos, en que el principio de legalidad tributaria exige mayor precisión.

VIII. CUESTIONES DE PROCEDIMIENTO

Votación

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

Delegación

Este proyecto contiene materia tributaria (exoneraciones) un contenido expresamente excluido de posibilidad de delegación en una Comisión Legislativa con Potestad Plena, según dispone el artículo 124 de la Constitución Política. En consecuencia, **NO PUEDE SER DELEGADO** y deberá ser conocido y votado en el Plenario Legislativo.





Consultas Obligatorias

- Instituto Nacional de Aprendizaje INA
- Universidades Públicas del país (UCR, UNA, ITCR, UNED y UTN)
- Promotora Costarricense de Innovación e Investigación
- Municipalidades de todo el país
- Instituto Costarricense de Electricidad



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciostecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacr  @asambleacr



Bibliografía

- 1.- Gobierno de Costa Rica (2018) Plan Nacional de Descarbonización.)
- 2.- PNUD, 2023. Informe del Estado de la Nación. <https://estadonacion.or.cr/?informes=informe-estado-de-la-nacion-2023>
- 3.- Hyundai, 2024. “kW y coches eléctricos: Todo lo que debes saber sobre su consumo y potencia eléctrica”. <https://www.hyundai.com/es/es/zonaeco/eco-drive/tecnologia/cuantos-kw-necesita-coche-electrico>
- 4.- Aresep, 2023. <https://www.cnfl.go.cr/servicios/electricos/inmuebles/tramites/tarifas>
- 5.- ASOMOVE, 2024. <https://asomove.org/indicadores>)
- 6.- Expansión 2023. Costa Rica, Consumo de electricidad. <https://datosmacro.expansion.com/energia-y-medio-ambiente/electricidad-consumo/costa-rica>).
- 7.- Nichols D. 2024. “Impacto ambiental de las baterías para vehículos eléctricos”. <https://www.greencars.com/es-us/greencars-101/impacto-ambiental-de-las-baterias-para-vehiculos-electricos>
- 8.- Rojas, S. 2024. Respuesta a cuestionario dirigido a ASOMOVE. 17 de mayo 2024.
- 9.- ASOMOVE. Observaciones al expediente 24.692. 14 de febrero 2025
- 10.- Naciones Unidas, 2023. ODS, objetivo 7. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/energy/#:~:text=Para%20garantizar%20acceso%20universal%20a,la%20solar%2C%20eólica%20y%20termal>
- 11.- OMS, 2021. https://www-who-int.translate.google/tools/clean-household-energy-solutions-toolkit/module-7-defining-clean?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=rq#:~:text=The%20following%20fuels%20and%20technologies,and%20alcohol%20fuels%20including%20ethanol.
- 12.- IBERDOLA, 2025. <https://www.iberdrola.com/sostenibilidad/transicion-energetica/descarbonizacion-economia-principios-acciones-regulacion>
- 13.- Ferrovial, 2025. <https://www.ferrovial.com/es/stem/motores/#:~:text=Los%20motores%20son%20mecanismos%20capaces,funcionar%20un%20sistema%20o%20maquinaria>
- 14.- Daze, 2025. https://www.daze.eu/es-es/blog/emisiones-co2-lo-que-dicen-las-normas-ue-2025?srsltid=AfmBOOpoYSFFKBT5on1B_Nxkux1YS-AA4wMnLoy2Jq9TTPhB7Nh_Pssj)
- 15.- AIE “Tendencias en coches eléctricos” <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/trends-in-electric-cars>



16.- MINAE, 2025. Oficio DM-238-2025

17.- Xataka, 2025. <https://www.xataka.com/movilidad/ue-aplica-examenes-muchos-duros-realistas-a-hibridos-enchufables-motivo-esta-esta-tabla>