

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA PRORROGAR LA VIGENCIA DE LOS INCENTIVOS Y PROMOCIÓN
DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO, ESTABLECIDOS EN LA LEY N.º 9518, LEY
DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO,
DE 25 DE ENERO DE 2018**

**ALEJANDRO JOSÉ PACHECO CASTRO
DIPUTADO**

EXPEDIENTE N.º25.516

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

PROYECTO DE LEY

LEY PARA PRORROGAR LA VIGENCIA DE LOS INCENTIVOS Y PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO, ESTABLECIDOS EN LA LEY N.º 9518, LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, DE 25 DE ENERO DE 2018

Expediente N.º 25.516

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Es evidente la importancia de la promoción y fomento del transporte eléctrico, en especial por la protección del medio ambiente, siendo consecuentes con lo establecido en el artículo 50 constitucional.

En la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N.º 9518, de 25 de enero de 2018 se ha dado un avance para el país en materia de mejora ambiental, constituyéndose en una de las normativas de mayor trascendencia para el país, de ahí que se hace necesario ampliar los plazos de los incentivos y la promoción del transporte eléctrico. En este sentido, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030 / Minae, DGM, Sepse, se establece como un instrumento de planificación que establecerá las políticas a seguir en esta materia y, además, evaluará su implementación.

Conforme al Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE) se establece: “como objetivo promover la transición hacia una mayor participación de las energías renovables en la matriz energética nacional, mediante la electrificación del transporte en todos sus modos, en busca de mejorar la calidad del aire en zonas urbanas, aspecto que se verá reflejado directamente en la salud humana y lograr impactos en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) contribuyendo así con las políticas de descarbonización del país.

Para este propósito es necesario integrar los esfuerzos de diferentes actores en el sector público, en el sector privado y la sociedad civil. El desarrollo del transporte eléctrico responde a las políticas energéticas contenidas en el VII Plan Nacional de Energía (PNE), al compromiso país de avanzar hacia la descarbonización de la economía establecido en el Plan de Acción de la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC) y en la Contribución Nacionalmente Determinada de Costa Rica (NDC, siglas en inglés).

También forma parte de los esfuerzos que se realizan para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible orientados a garantizar el acceso de la energía segura y sostenible, contribuir con ciudades y asentamientos humanos más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, así como adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Además, la entrada en vigencia de la

Ley No. 9518 establece la obligación para el MINAE de formular y ejecutar el Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE)". (Ver Plan Nacional de Transporte Eléctrico, p.9).

Otro aspecto importante que desarrolla el Plan Nacional de Transporte Eléctrico es:

"Mejorar la calidad del aire es otro de los grandes impactos que se espera lograr con este Plan en apoyo a la protección de la salud pública tal como está establecido en la Ley General de Salud. Según el Informe de calidad del aire 2013-2015 publicado en forma conjunta por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), el Ministerio de Salud (MINSAL) y el MINAE, los vehículos automotores son la primera fuente de contaminación en el país al producir el 41% de las emisiones contaminantes del sector transporte.

El uso de tecnologías de transporte eléctrico reduce las emisiones de cada unidad a cero, mejorando significativamente la calidad del aire, así como reduciendo los niveles de ruido asociados al uso de vehículos y autobuses". (Ver Plan Nacional de Transporte Eléctrico, p.10).

En un estudio muy importante realizado por las profesionales Mónica Mora y Fernanda Lafuente, de la Escuela de Economía de la Universidad de Costa Rica, denominado: "El Efecto de los Incentivos Fiscales en la Importación de Vehículos Eléctricos en Costa Rica" y publicado en la Revista de Ciencias Económicas¹, nos señalan en su primer planteamiento que:

"En esta investigación, se estudia si los incentivos fiscales de la Ley N° 9518 han tenido algún efecto sobre la importación de vehículos eléctricos en Costa Rica. Para ello, se utilizan datos provistos por la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda correspondientes a todos los vehículos eléctricos importados entre enero de 2010 y octubre de 2021. Puesto que los vehículos ligeros son los mayores responsables de las emisiones de CO₂, se eliminan de la muestra todos los vehículos de otro tipo; además, se mantienen únicamente aquellos que son vehículos eléctricos nuevos, pues son los contemplados por la Ley⁵. Después, se construye una variable correspondiente al monto de impuestos exonerado para cada vehículo y se forma una serie temporal con los vehículos importados, el monto exonerado, y el producto interno bruto como variable de control. Con la muestra resultante, se ajusta un modelo de regresión múltiple binomial negativa". (Mora y Lafuente, p.2).

Con respecto a la implementación de la Ley N.º 9518 ya citada, las autoras del estudio, Mora y Lafuente, manifiestan sobre el Plan de Descarbonización, lo siguiente:

¹ Revista de Ciencias Económicas 42-N.º1: enero-junio 2024 / e57922 / ISSN: 0252-9521 / ISSN: 2215-3489.

“Un año después de la aprobación de la Ley N° 9518, el país elaboró su propio Plan de Descarbonización, con el propósito de convertirse en un territorio carbono neutral para el año 2050 y cumplir con lo firmado en el Acuerdo de París. Este plan se fundamenta en 10 ejes, de los cuales el más relevante para esta investigación es el segundo: Transformación de la flota de vehículos ligeros a cero emisiones, nutrido de energía renovable, no de origen fósil. Este establece como meta para el 2035 que un 25% de la flota de vehículos ligeros privados e institucionales será eléctrica; y en 2050, el 60% de la flota será de cero emisiones (MINAE, 2019). Desde que la Ley entró en vigor, la cantidad de vehículos eléctricos pasó de 1 654, en 2018, a 4 634 unidades, en 2021 (MINAE, 2023). Esto quiere decir que la flota eléctrica ha incrementado considerablemente, pero excluyendo motocicletas y equipo especial, son apenas 2 480 automóviles. Según la información sobre vehículos importados provista por la Dirección General de Aduanas, entre el 2010 y 2021 se importaron tan solo 2 557 autos eléctricos, una proporción muy pequeña respecto a los 800 039 autos de combustión interna importados durante el mismo periodo, como se muestra en el gráfico 1”. (Mora y Lafuente, p.2).

En cuanto a los resultados de la investigación, sobre la exoneración de impuestos, nos indican las autoras Mora y Lafuente:

“Los resultados de esta investigación demuestran que la exoneración de impuestos ha tenido un efecto positivo y significativo sobre la importación de nuevos vehículos eléctricos ligeros, con un aumento en la tasa de importación de un 0,02% por cada aumento de \$1 en el monto exonerado. A pesar de que este efecto es estadísticamente significativo, es insuficiente para alcanzar la meta propuesta para el año 2035, ya que, de seguir el ritmo de crecimiento actual, se proyecta que la flota eléctrica alcanzaría aproximadamente los 24 579 autos, apenas un 1,72% de la flota de automóviles total proyectada para ese año. Además, se encuentra un efecto negativo y significativo de la categoría de vehículo, pues aquellos con un valor CIF mayor a \$30 000 tienen una tasa de importación menor que los exonerados completamente”. (Mora y Lafuente, p.3).

Entre las conclusiones principales de las investigadoras, manifiestan:

“En esta investigación se midió el efecto que los incentivos fiscales de la Ley N° 9518 (Ley de incentivos y promoción para el transporte eléctrico) han tenido sobre la importación de vehículos eléctricos nuevos en Costa Rica. Mediante datos correspondientes a los vehículos eléctricos importados entre enero de 2010 y octubre de 2021 obtenidos de la Dirección General de Aduanas, se encuentra que las exoneraciones establecidas en la Ley tienen un efecto positivo y significativo sobre la importación de vehículos eléctricos. No obstante, también se encuentra un efecto negativo y significativo de la categoría de vehículo, ya que los vehículos parcialmente exonerados tienen una tasa de importación menor. Por cada aumento de

\$1 en el monto del incentivo, se estima un aumento en la tasa de importación de un 0,02%. Adicionalmente, se estudió el efecto del PIB como variable de control, pero este no mostró un efecto significativo. Los resultados anteriores implican que, si bien los incentivos fiscales han impactado positivamente la importación de vehículos eléctricos, es posible que otros incentivos no monetarios sean de mayor importancia para explicar el aumento observado a partir de 2018.

El principal objetivo de la Ley N.° 9518 es promover la adopción del transporte eléctrico en el país, y el Plan de Descarbonización establece la ambiciosa meta de una flota vehicular 25% eléctrica para el 2035. Durante el 2021, de los 883 546 vehículos que acudieron a la revisión vehicular, tan solo 1 722 son eléctricos, es decir, apenas un 0,002% de la flota (Revisión Técnica Vehicular [RITEVE], 2022), lo que significa que el país dista abismalmente de los objetivos propuestos. Asumiendo que el crecimiento de la flota vehicular sigue una tendencia lineal, mientras que la flota de vehículos eléctricos está creciendo de manera exponencial, se proyecta que para el 2035 la flota total sería de 1 426 042 unidades, con apenas 24 579 automóviles eléctricos, como se aprecia en el gráfico 2.”. (Mora y Lafuente, p.10).

Según el estudio de las autoras Mora y Lafuente, así como lo establecido en el Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030 y el Plan de Descarbonización, con el propósito de convertirse en un territorio carbono neutral para el año 2050 y cumplir con lo firmado en el Acuerdo de París, se hace necesario prorrogar los plazos de los incentivos y promoción del transporte eléctrico para Costa Rica, en los próximos años.

Por tal motivo, en esta iniciativa se propone una prórroga de cinco años más a los incentivos y exoneraciones que se incluyen en la ley original, contando a partir de su publicación, que se realizó en fecha 6 de febrero del 2018, en el periódico oficial La Gaceta N.° 22, Alcance N.° 26.

Por las razones expuestas, someto a consideración de los señores diputados y las señoras diputadas el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA PRORROGAR LA VIGENCIA DE LOS INCENTIVOS Y PROMOCIÓN
DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO, ESTABLECIDOS EN LA LEY N.º 9518, LEY
DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO,
DE 25 DE ENERO DE 2018**

CAPÍTULO ÚNICO
MODIFICACIONES A LA NORMATIVA VIGENTE

ARTÍCULO 1- Modifíquese el artículo 9 de la Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, N.º 9518, de 25 de enero de 2018, y diga:

Artículo 9- Exoneración aplicada según valor del vehículo

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

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

La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley. Para el cálculo del valor del vehículo se usará el valor CIF en aduanas, para los vehículos importados, y el valor de fabricación, para los vehículos ensamblados o producidos en territorio nacional.

La tasa aplicable para el cálculo de la exoneración del impuesto general sobre las ventas será la vigente para este impuesto, según lo establecido en la Ley N.º 6826, Ley de Impuesto General sobre las Ventas, de 8 de noviembre de 1982, y sus reformas. La tasa aplicable para el cálculo de la exoneración del impuesto selectivo de consumo será la tasa vigente para el caso de los diferentes tipos de vehículos, según lo dispone la Ley N.º 4961, Ley de Reforma Tributaria, de 11 de marzo de 1972, y sus reformas”.

ARTÍCULO 2- Modifíquese el artículo 11 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N.º 9518, de 25 de enero de 2018, y diga:

Artículo 11- Exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos

Se exoneran del impuesto sobre las ventas y del impuesto selectivo de consumo los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor eléctrico y las baterías de los vehículos eléctricos. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), en conjunto con el Ministerio de Hacienda, emitirá un reglamento para regular la exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos señalados en este artículo. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de quince años, a partir de la publicación de esta ley.

ARTÍCULO 3- Modifíquese el artículo 12 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N.º 9518, de 25 de enero de 2018, y diga:

Artículo 12- Exoneración del equipo para el ensamblaje y la producción de vehículos eléctricos

Los equipos para ensamblaje y producción de vehículos eléctricos quedarán exonerados del pago total del impuesto de ventas, siempre y cuando el valor agregado nacional sea por lo menos de un veinte por ciento (20%). El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá un reglamento, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, para definir los equipos sujetos a esta exoneración. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de quince años, a partir de la publicación de esta ley.

ARTÍCULO 4- Modifíquese el artículo 13 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N.º 9518, de 25 de enero de 2018, y diga:

Artículo 13- Exoneración del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos eléctricos

Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de diez años desde el momento de su nacionalización o al momento de su producción, en caso de vehículos ensamblados o producidos localmente. La exoneración aplicará de la siguiente forma: cien por ciento (100%) de exoneración para el primer año; ochenta por ciento (80%) de exoneración para el segundo año; sesenta por ciento (60%) de exoneración para el tercer año;

cuarenta por ciento (40%) de exoneración para el cuarto año y veinte por ciento (20%) de exoneración para el quinto año.

ARTÍCULO 5- Modifíquese el artículo 34 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N.º 9518, de 25 de enero de 2018, y diga:

Artículo 34- Exoneración de impuestos para las partes de los centros de recarga

Se exonera del pago total del impuesto selectivo de consumo, establecido en la Ley N.º 4961, Ley de Reforma Tributaria, de 11 de marzo de 1972; la Ley N.º 6826, Ley de Impuesto General sobre las Ventas, de 8 de noviembre de 1982, y del impuesto del uno por ciento sobre el valor aduanero establecido en la Ley N.º 6879, de 21 de julio de 1983, a las partes necesarias para la instalación de los centros de recarga, debidamente definidas en la lista que elaborará, vía reglamento, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae). La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley.

Rige a partir de su publicación.

Alejandro José Pacheco Castro
Diputado

