



3 de marzo de 2026
AL-DEST-IIN-016-2026

Señores (as)
Comisión Permanente de
Asuntos Jurídicos Área VII
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 24692

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME INTEGRADO (JURÍDICO-SOCIOAMBIENTAL)** del expediente **N.º 24692**. Proyecto de ley: **LEY PARA PRORROGAR LA VIGENCIA DE LOS INCENTIVOS Y PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO, ESTABLECIDOS EN LA LEY NO. 9518 DE 25 DE ENERO 2018.**

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

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/lsch 3-3-2026



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IIN-016-2026

INFORME DE PROYECTO:

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,

EXPEDIENTE N° 24.692

**INFORME INTEGRADO
JURÍDICO Y SOCIO AMBIENTAL**

**AUTORIZADO POR:
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTAL**

3 DE MARZO 2026



Tabla de contenido

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES	5
III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	12
IV. CONSIDERACIONES SOCIOAMBIENTALES	13
IV.I- La descarbonización y el transporte eléctrico	13
IV.II - Consumo energético vehículos eléctricos	16
IV.III- Perfil socioeconómico de las personas propietarias de vehículos eléctricos	17
IV.IV- Los incentivos fiscales como estrategia para crear demanda	18
V. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	22
VI. CONSIDERACIONES FINALES	26
VII. TÉCNICA LEGISLATIVA	26
Votación	27
Delegación	27
Consultas Obligatorias	27
VIII.Fuentes	27



COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS JURÍDICOS

AL-DEST- IJU -016-2026

INFORME INTEGRADO JURÍDICO Y SOCIO AMBIENTAL¹

PROYECTO DE

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 24.692

I. RESUMEN DEL PROYECTO

La iniciativa que nos ocupa tiene como objetivo ampliar el plazo de vigencia y ajustar los beneficios fiscales establecidos en la Ley n° 9518 para fortalecer la transición hacia un transporte sostenible. Este proyecto de ley amplía las exoneraciones fiscales aplicadas a vehículos eléctricos, sus repuestos, la infraestructura de recarga y los equipos de ensamblaje y producción, promoviendo así su accesibilidad y desarrollo.

Los vehículos eléctricos seguirían exonerados de forma parcial o total en relación con el impuesto al valor agregado, el impuesto selectivo de consumo y el impuesto sobre el valor aduanero, según su rango de valor CIF² (costo, seguro y flete). Este beneficio se mantendrá vigente por diez años, facilitando la adquisición de estos vehículos y estimulando su adopción masiva.

Además, los repuestos esenciales para el funcionamiento de motores eléctricos y baterías estarán exentos de impuestos de venta y selectivo de consumo por un plazo de quince años. Esta medida garantiza un menor costo de mantenimiento y fomenta la sostenibilidad económica de los usuarios de vehículos eléctricos. La implementación de esta exoneración será

¹ Informe elaborado por el asesor Fernando Ferraro Castro, bajo la supervisión de Gustavo Rivera Sibaja, jefe del Área Jurídica de RRII y Comercio Exterior; y por el asesor Marco Antonio Núñez González, bajo la supervisión de Ruth Ramírez Corella jefe del Área Socioambiental. El informe fue autorizado por Fernando Campos Martínez, gerente del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos.

² Ver [Valor CIF: Qué es, Características y Ejemplos | Estudiando](#) Tomado el 3 de marzo de 2026.



regulada por el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) y el Ministerio de Hacienda.

Por otro lado, se establece una exoneración total del impuesto de ventas para los equipos necesarios en el ensamblaje y producción local de vehículos eléctricos, siempre que estos incluyan al menos un 20% de valor agregado nacional. Este incentivo, con vigencia de quince años, busca estimular la industria nacional y crear oportunidades de desarrollo económico y empleo.

En cuanto al impuesto a la propiedad de vehículos eléctricos, se aplicará una exoneración durante diez años, con una reducción gradual del porcentaje de beneficio a partir del sexto año. Este incentivo apoya la adquisición inicial y favorece la competitividad económica de los vehículos eléctricos frente a los de combustibles fósiles.

Finalmente, las partes requeridas para la instalación de centros de recarga también estarán exentas de varios impuestos, incluyendo el selectivo de consumo, el impuesto general sobre ventas y el impuesto sobre el valor aduanero, durante un período de diez años. Este componente es clave para el desarrollo de una infraestructura de carga adecuada que permita el crecimiento del parque vehicular eléctrico.

II. ANTECEDENTES ³

PROYECTOS SIMILARES EN LA CORRIENTE LEGISLATIVA	
EXPEDIENTE N°:	19744
NOMBRE	LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO
ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN:	Ley
INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	Sí
PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	En relación con el texto correspondiente al expediente legislativo N° 19.744, que será conocido por la Comisión Permanente Especial de Redacción en la sesión convocada para el día de hoy, esta Asesoría emite los siguientes comentarios, a partir de

³ Esta sección y la siguiente fueron elaboradas por el asesor Giovanni Rodríguez Rodríguez, bajo la supervisión de Tonatiuh Solano Herrera, Jefe del Área de Investigación y Gestión Documental.



	<p>los textos que constan en el Sistema Integrado Legislativo (SIL):</p> <p>El objetivo del proyecto de ley es estimular y fortalecer el uso del transporte eléctrico en Costa Rica, como medida efectiva para reducir el consumo de combustible fósil del país, la contaminación ambiental, los daños en salud pública y el gasto en movilidad.</p> <p>Se refiere a vehículos híbridos recargables y eléctricos incluyendo modalidades como automóviles, motocicletas, microbuses, buses, trenes y vehículos con placas especializadas. Los beneficios económicos que plantea la ley tendrán una vigencia de cinco años a partir de la publicación de la misma. El plazo perderá vigencia si antes se alcanza la meta de cien mil vehículos eléctricos.</p> <p>El proyecto de ley plantea una serie de incentivos económicos y no económicos a los vehículos híbridos recargables y eléctricos</p> <p>El 27 de abril de 2017 es dictaminado en forma afirmativo unánime, en la Comisión Permanente de Gobierno y Administración y de esta comisión, y pasa a plenario, donde el día 22 de noviembre es aprobado en primer debate, posterior a una moción de fondo aprobada que modifica el inciso b) del artículo segundo, excluyendo en lo fundamental, los vehículos usados de la iniciativa, tal como se consignaba en el texto base de la misma.</p>
--	---



PROYECTOS SIMILARES EN LA CORRIENTE LEGISLATIVA	
EXPEDIENTE N°:	21465
NOMBRE	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
ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN:	Archivado por vencimiento de plazo
INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	Si posee informe de Servicios Técnicos
PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	<p>El proyecto de ley propone incluir expresamente como parte de los incentivos de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley N° 9518 de 25 de enero de 2018, la referencia que dentro de estoos están “los tributarios” y eliminar de la ley, que las exoneraciones para cada vehículo eléctrico previstas en la normativa, se aplique solo por una única vez, a personas físicas o personas jurídicas que las soliciten.</p> <p>Se plantera reformar lo referente a las exoneraciones del impuesto al valor agregado (IVA), el impuesto selectivo de consumo y al valor aduanero, en cuanto a sus tarifas y vigencia.</p> <p>En lo que se refiere al IVA, la tarifa en el primer período fiscal siguiente a lo que sería “la vigencia de la ley”, sería de un 1%, aumentando en un 1% por período fiscal hasta alcanzar la tarifa general prevista en la Ley N° 9635, Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas del 03 de diciembre de 2018 y sus reformas.</p> <p>En relación con el impuesto selectivo de consumo y el de valor aduanero, durante los primeros tres períodos fiscales siguientes a lo que sería “la vigencia de la ley”, estarían exonerados. A partir del cuarto período fiscal bajaría 25 puntos porcentuales cada 3 períodos fiscales, hasta alcanzar la tarifa general del impuesto.</p>



	<p>Se propone también una exoneración temporal del impuesto a la propiedad de vehículos eléctricos para el período fiscal específico de la entrada en "vigencia de la ley" y se elimina el tope de exoneraciones.</p> <p>Además, se establece que el período fiscal es de un año contado a partir del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año y elimina la exoneración de 10 años del IVA a los repuestos de vehículos eléctricos.</p> <p>Se propone la reglamentación de la ley y se elimina la exoneración actual para el equipo para el ensamblaje y la producción de vehículos eléctricos, la cual es total del impuesto general sobre las ventas.</p> <p>Asimismo, se propone la derogación del artículo 34 de la Ley N° 9518 (para derogar la regulación actual sobre exoneración para las partes de centros de recarga).</p> <p>Transitoriamente, se regula que desde la entrada en vigencia de lo que sería la ley hasta el siguiente período fiscal los vehículos eléctricos, sus repuestos, los equipos para ensamblaje y producción de vehículos eléctricos y las partes necesarias para la instalación de los centros de recarga incluidos en la Ley N°9518, estarían exentos de dicho impuesto.</p>
--	--

PROYECTOS SIMILARES EN LA CORRIENTE LEGISLATIVA	
EXPEDIENTE N°:	22713
NOMBRE	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



ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN:	Archivado por vencimiento de plazo
INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	Si posee informe de Servicios Técnicos
PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	<p>El proyecto es prácticamente una reforma integral a la Ley N° 9518 de incentivos para el transporte eléctrico.⁴</p> <p>Tiene dos ejes o contenidos sustanciales: En primer lugar, amplía la cobertura de la ley y los incentivos que propone no solo para los vehículos eléctricos en sentido estricto sino para otras modalidades con mayor o menor grado de eficiencia energética y uso de combustibles alternativos, extendiendo entonces el concepto a “<i>transporte sostenible</i>” para incluir vehículos híbridos o incluso los que utilizan mezclas como biocombustibles.</p> <p>Junto con ese eje que es transversal de toda la reforma, el segundo gran objetivo es reformular el esquema de incentivos fiscales, o sea las exoneraciones que se conceden a estos vehículos, sus repuestos, ensambladoras, centros de recargas y afines, ya sea en el impuesto de valor agregado, selectivo de consumo, al de importaciones e incluso al de propiedad de vehículos.</p> <p>Junto con estos dos grandes ejes de reformas se acompañan otras puntuales como sustituir la norma que exige el reemplazo de la flota autobusera cada dos años, posponiéndola para el 2030, o eliminando el tope o límite a las exoneraciones de la ley actual.</p>

PROYECTOS SIMILARES EN LA CORRIENTE LEGISLATIVA	
EXPEDIENTE N°:	24048
NOMBRE	REFORMA A LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELECTRICO LEY N.º 9518 DEL 25 DE ENERO DE 2018

⁴ Ley N° 9518 del 25 de enero 2018: “*Incentivos y promoción para el transporte eléctrico*”. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=85810&nValor3=111104&strTipM=TC



ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN:	Archivado por vencimiento de plazo
INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	Si posee informe de Servicios Técnicos
PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	<p>El proyecto de ley propone reformar la “Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico”, Ley N° 9518, ampliando y creando una serie de incentivos fiscales y exoneraciones tributarias para los vehículos eléctricos, repuestos y dispositivos relacionados con los mismos.</p> <p>La motivación para dichos incentivos y exoneraciones es la descarbonización del país y el cumplimiento del Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE).</p> <p>Buscando un incremento en la demanda de este tipo de vehículos y de los insumos de estos, así como de los centros de recarga, se propone una disminución en el impuesto al valor agregado (IVA) que rige sobre los mismos, estableciéndolo en 1% para el primer período fiscal posterior a la entrada en vigor de la presente ley, incrementándose en 1% por cada año hasta alcanzar la tarifa del 13%.</p> <p>Igualmente, se propone una exoneración por cinco años del Impuesto selectivo de consumo y sobre el valor aduanero, disminuyendo la exoneración en un 25% a partir del sexto año cada tres períodos fiscales hasta alcanzar la tarifa general.</p> <p>En cuanto al impuesto sobre la propiedad de los vehículos el proyecto de ley propone una exoneración del pago de este por un período de 6 años y a partir del séptimo la exención se reducirá un 25% por año hasta pagar la tarifa plena.</p> <p>Finalmente, a través de un transitorio, la iniciativa de ley exonera totalmente del pago de los impuestos anteriores (excepto el de la propiedad) a los vehículos eléctricos, partes e insumos de estos y las</p>



	estaciones de recarga por el período fiscal en el que se apruebe la ley propuesta.
--	--

PROYECTOS SIMILARES EN LA CORRIENTE LEGISLATIVA	
EXPEDIENTE N°:	24333
NOMBRE	LEY CONTRA LA USURA EN LA VENTA DE VEHICULOS ELECTRICOS
ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN:	Archivado por vencimiento de plazo
INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	No posee informe de Servicios Técnicos
PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	

PROYECTOS SIMILARES EN LA CORRIENTE LEGISLATIVA	
EXPEDIENTE N°:	24692
NOMBRE	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
ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN:	Archivado por vencimiento de plazo
INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	No posee informe de Servicios Técnicos
PRINCIPALES OBSERVACIONES DEL INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS:	



III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL 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”, 11” Ciudades y comunidades sostenibles”, ODS 12 “Producción y consumo responsables” Y ODS 13 “Acción por el clima”.

En el marco del ODS 7, esta ley facilita la transición hacia el uso de energía limpia en el transporte, reemplazando los combustibles fósiles con fuentes renovables. Mediante exoneraciones fiscales para vehículos eléctricos y sus componentes, se mejora el acceso a tecnologías sostenibles, contribuyendo a un sistema energético más eficiente y menos contaminante.

Asimismo, referente al ODS 11, se observaría una disminución en la emisión de gases contaminantes que afectan no solo las consecuencias del efecto invernadero, sino que también mejoraría la calidad del aire y la salud ambiental.

Por otra parte, el ODS 12, se ve favorecido al promover prácticas sostenibles en la producción de vehículos eléctricos, con requisitos como el uso de componentes con un mínimo de valor agregado nacional. Esto fomenta un modelo de producción más eficiente y alineado con los principios de economía circular.

En relación con el ODS 13, el incentivo al transporte eléctrico reduce significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo a los compromisos nacionales e internacionales en la lucha contra el cambio climático. Estas medidas refuerzan la resiliencia climática del país y aceleran la transición hacia una economía descarbonizada.



IV. CONSIDERACIONES SOCIOAMBIENTALES

IV.1- La descarbonización y el transporte eléctrico

Cuando se trata el tema del transporte eléctrico la primera arista que se considera es aquella que rodea el tema de la descarbonización de la sociedad costarricense, la cual ha sido planteada como un objetivo estratégico nacional.

“Las emisiones de gases de invernadero en Costa Rica van en aumento. Se ha estimado que, de no tomar medidas, las emisiones de Costa Rica aumentarán en un 2.4% anual: habrán crecido 60% entre 2015 y 2030 y podrían llegar a subir 132% en 2050 para alcanzar un nivel de 29.6 millones de toneladas de CO2 equivalente.”

Según los datos oficiales del inventario nacional de emisiones de gases de efecto de invernadero y absorción de carbono, en 2012 las emisiones fueron 11.2 millones de toneladas de CO2 equivalente (comparado con 9.6 millones en 2010 y 7.6 millones en 2005).” (Gobierno de Costa Rica (2018) Plan Nacional de Descarbonización.)

Partiendo del anterior pronóstico es que el país se ha propuesto descarbonizarse para el año 2050, es decir en los próximos 26 años se deben de completar todas las acciones que conlleven a la consecución del objetivo.

Dentro del diagnóstico de emisiones que Costa Rica ha hecho, los vehículos automotores en general son una fuente importante de carbonización:

“La carbonización de la economía costarricense obedece en primer lugar a la quema de combustibles para impulsar el transporte privado, público y de carga. Entre 2000 y 2010 el valor de las importaciones de petróleo como porcentaje del PIB se duplicó. El diésel representa casi el 40% de las compras de hidrocarburos de Costa Rica. Este modelo de transporte carboniza el país: el carbono generado por la combustión de gasolina y diésel creció 43% entre 2002 y 2012.” (PNC, 2018).

En ese sentido, diariamente se observa en las carreteras nacionales un incremento de la flota vehicular, la cual por ser mayoritariamente movida por combustibles contaminantes incrementan la producción de carbono y el consecuente efecto en la calidad del aire.



“El crecimiento del parque vehicular en Costa Rica ha llevado a una alta dependencia de hidrocarburos. En veinte años (1996-2016) el país pasó de comprar 6,424,561 de barriles a 20,208,666) lo cual representó un costoso aumento en la factura petrolera y de emisiones contaminantes.

A la vez, el país tiene una flota antigua: la edad promedio de los vehículos es de 15 años (por ejemplo, en Europa y en EE.UU. es 7.4 años y 11.6 años respectivamente).

La flota privada consume 50% del total de energía usada en el sector transporte comparada con el 10,13% que consume el transporte colectivo - el cual transporta muchas más personas.

La quema de combustibles fósiles no solo aumenta la carbonización del país, sino que daña la calidad del aire: los niveles de PM 2.5 superan los niveles recomendados internacionalmente y los niveles de NO del Gran Área Metropolitana superan los límites de la Organización Mundial de la Salud en muchos de los puntos en que se realiza la medición.” (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:

Cuadro 1
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)

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.

En coincidencia con lo anteriormente expuesto el Programa de Estado de la Nación ha manifestado que:



“ El alto consumo de los combustibles fósiles deriva, mayoritariamente, de un sistema de transporte y movilidad que no cambia de manera significativa hace tres décadas basado en una matriz de consumo energético centrada (en cerca de tres cuartas partes) en los hidrocarburos. Esta situación genera impactos ambientales acumulativos, posiciona el consumo energético como principal emisor de GEI del país y afecta la calidad del aire y la salud ambiental y humana. En este sentido, Costa Rica no se diferencia de los graves comportamientos globales que hacen que el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, por su sigla en inglés) prevea que “las emisiones globales de GEI alcancen su punto máximo entre 2020 y a más tardar antes de 2025 en los escenarios modelados a nivel mundial que limitan el calentamiento a 1,5°C (>50%) sin o con un exceso limitado, así como en aquellos que limitan el calentamiento a 2°C (>67%) y suponen una acción inmediata -alta confianza” (IPCC, 2021, 2022 y 2023).” (PEN 2023).

En ese mismo sentido, el presente informe se refirió con anterioridad al incremento de las importaciones de gasolinas, lo cual es reafirmado con el anterior hallazgo sobre el sistema de transporte y movilidad en el país, que además se centra en el uso individual de vehículos.

“A partir de registros administrativos sobre el pago de las obligaciones del derecho de circulación, proporcionados por la Dirección de Seguros Obligatorios y Salud del Instituto Nacional de Seguros (INS), se aproximó el comportamiento del parque automotor en el período bajo estudio. Dos hallazgos sobresalen del análisis. El primero es que en 2022 cumplieron con el pago de este derecho 1.717.840 unidades, es decir, un 7,5% más que lo reportado para el año anterior (INS, 2023). Este incremento puede obedecer al menos a dos razones, a saber:

La tendencia creciente de la flota vehicular registrada desde la década de los ochenta (PEN, 2022) y también por efecto de la implementación de la Ley de condonación de las deudas acumuladas relacionadas al pago del marchamo (n° 10119; E: Viales, 2023).

El segundo hallazgo es que el 37,6% de las unidades que cancelaron el derecho de circulación en 2022 corresponden a modelos más nuevos. Se trata de vehículos que tienen diez años o menos de antigüedad, una proporción similar a la reportada para 2015 (36,8%).

Sin embargo, el parque automotor mantiene dos características que no favorecen cambios en los altos niveles de congestión vial y el peso del sector en la emisión de GEI: por un lado, la predominancia de vehículos particulares (automóviles y motocicletas, 8 de cada 10) y la antigüedad de las unidades.” (PEN 2023).



IV.II - Consumo energético vehículos eléctricos

Al igual que los vehículos de combustión, los autos eléctricos consumen energía para moverse. Los convencionales de gasolina o diésel se determina el consumo por litros y cada 100 km, en el caso de los eléctricos la medición es por kilovatios hora (KWH) por cada 100 km.

En ese sentido, hay que comprender que los vehículos eléctricos poseen diferentes capacidades de autonomía y al igual que los convencionales diferentes capacidades de rendimiento por cada 100 km.

“Los valores homologados sitúan el consumo de los eléctricos entre los 12 y 20 kWh/100 km dependiendo de su tamaño y peso” (Hyundai, 2024).

Con base en la anterior información se tendría que un automóvil con autonomía de 400 km requiere entre 48 y 80 KWH para hacer dicho recorrido, es decir en promedio 65 KWH. Si se toma dicho promedio y se estima como supuesto que en Costa Rica un auto particular alcanza al año 20 mil km recorridos aproximadamente, se tendría que por cada vehículo eléctrico el consumo de electricidad para su movilización al año sería alrededor de 3.250 KWH.

En Costa Rica la recarga en un centro de recarga tiene un precio de $\text{¢}137+\text{I.V.A}$ (Aresep, 2023), es decir $\text{¢}154,81$. Con base en los supuestos supra citados se tendría que por día el consumo de KWH sería de 8,90 KWH, con un gasto diario equivalente a $\text{¢}1.378,44$, mensual de $\text{¢}41.353,35$ y anual de aproximadamente $\text{¢}503$ mil.

En Costa Rica se estima que hay alrededor de 11 mil vehículos eléctricos (ASOMOVE, 2024). Dando continuación a los supuestos expuestos anteriormente, donde cada vehículo por año consume 3.250 KWH, el consumo actual por año de la flota vehicular eléctrica alcanzaría alrededor de 35,75 millones de KWH.

Tal y como se había mencionado anteriormente, el país cuenta con una flota vehicular de aproximadamente 1,7 millones de unidades, por lo que la cantidad de vehículos eléctricos es menos del 1% de dicho parque automotor.

Si al mediano plazo se lograra tener de ese parque automotor un 25% de vehículos eléctricos, se tendría un total 425.000 unidades que con base en los parámetros definidos de consumo anual se alcanzarían aproximadamente 1.380 millones de KWH de demanda por año.



La producción de electricidad y su consumo en el país se mide por GWH, cada GWH es equivalente a 1.000.000 KWH. En ese sentido los 1.380 millones KWH que demandaría una flota vehicular de 425.000 unidades equivaldría a 1.380 GWH.

A manera de ejemplo, Costa Rica en el año 2022 alcanzó un consumo de electricidad equivalente a 10.169 GWH (Expansión, 2023).

Es decir, que de incrementarse a 425.000 unidades vehiculares eléctricas el consumo de electricidad en Costa Rica se incrementaría aproximadamente en un 13,5%.

La anterior expectativa puede ser conservadora hacia el largo plazo, máxime si se considera que Costa Rica se ha planteado la carbono neutralidad para el 2050. Sin embargo, lo realmente relevante es que cualquier incremento de la flota vehicular eléctrica en el país requiere de la capacidad instalada y de una producción de electricidad suficiente para satisfacer la demanda, donde se debe tomar en cuenta como se producirá ese incremento de electricidad, ya que en una estrategia coherente la misma debe provenir de fuentes limpias como el agua, el viento, sol, geotermia, etc.

IV.III- Perfil socioeconómico de las personas propietarias de vehículos eléctricos

La propuesta de ley se fundamenta en los incentivos fiscales y tributarios para la adquisición de vehículos eléctricos. Dentro de dicha lógica el segmento de la población será aquel que adquiera vehículos de este tipo, especialmente las personas físicas o jurídicas que le darán un uso privado.

En ese sentido, de acuerdo con la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (ASOMOVE) el perfil del usuario de la movilidad eléctrica es tan variado como el de un usuario de vehículo de combustión, ya que existen en el mercado una amplia oferta de vehículos que van de los \$16 mil en adelante. Es importante destacar que el mayor número de asociados de ASOMOVE son personas con ingresos medios en adelante, siendo que la gran mayoría adquiere su vehículo mediante un financiamiento formal y el segmento de compra más buscado se ubica entre los \$25 mil a los \$35 mil en lo que respecta a automóviles nuevos. (Rojas, S. 2024).

Se puede deducir que el usuario particular de vehículos eléctricos es una persona informada preocupada por el medio ambiente y el ahorro. Partiendo de un vehículo standard de acuerdo con la información dada por



la Asociación, los precios rondan los \$30 mil para un vehículo nuevo. En dicho supuesto y dando el comprador una prima del 10% (\$3.000) y a un plazo de 84 meses con una tasa de interés del 8%, la cuota bancaria sería de \$420, sin seguros, ni comisiones.

Partiendo del anterior supuesto y suponiendo que dicha cuota representa un 20% de los ingresos del comprador del vehículo, dicho comprador tendría ingresos aproximados de \$2.100, que a razón de estimarlos en colones sería a un tipo de cambio de ₡512 (Banco Nacional, 10 de febrero 2025) alrededor de ₡1.075.200. A nivel de asalariados esa suma es un salario por encima de la media nacional, con lo cual se puede decir que los adquirentes de vehículos eléctricos son personas de estrato medio, medio-alto y alto.

IV.IV- Los incentivos fiscales como estrategia para crear demanda

Este informe tiene como propósito colaborar desde una perspectiva socioambiental a la toma de decisión de las diputaciones, sin embargo, es importante señalar que la fundamentación del proyecto de ley descansa en los incentivos fiscales, mismos que se establecieron en la ley N° 9518.

En ese sentido, y partiendo de lo ya anotado anteriormente en relación con los pocos vehículos eléctricos en el mercado y el perfil del comprador de estos, esta asesoría preguntó al gremio organizado alrededor de la movilidad eléctrica si es relevante estos incentivos al momento de adquirir un vehículo eléctrico. Dicha organización opina que sí, y lo explica a continuación:

“Las exoneraciones tributarias sí han sido y son fundamentales para determinar la compra de los vehículos eléctricos. En el pasado se pensaba que los vehículos eléctricos eran solo para usuarios(as) con altos ingresos económicos, pero al igual que sucedió con otras tecnologías, como los celulares, esta percepción ha ido cambiando con el paso del tiempo principalmente por el impacto de los incentivos económicos de ley.

El impacto de las exoneraciones debe analizarse no únicamente en función del número de vehículos eléctricos que ingresan al país, sino también en consideración del crecimiento exponencial de un mercado novedoso como lo es todo el ecosistema de negocios que compone la movilidad eléctrica.

Los incentivos vuelven más atractiva la tecnología eléctrica frente a otras debido a su gran contribución ambiental, económica y hasta en términos de salud al reducir los gases y ruidos en las ciudades. Por lo dicho, mantener las exoneraciones es clave para acelerar la transición a una economía descarbonizada en general, principalmente la vinculada al sector automotriz.



Los incentivos han permitido que la tecnología eléctrica pasara de ser un interés de pocos primeros entusiastas a una etapa de adopción masiva temprana. Los incentivos lograron hacer rentable la importación de vehículos provenientes de muchos mercados en años en los que pocos países pensaba en esta tecnología, estimulando a las agencias e importadores a invertir en movilidad eléctrica. Lo anterior generó competencia en el mercado local, ya que agencias, personas e importadores en general decidieron importar vehículos eléctricos para obtener mejores precios y disfrutar de los incentivos.

A su vez, la convergencia de agencias tradicionales, nuevos importadores y personas particulares en este mercado emergente ocasionó una presión a la baja en los precios recientemente, beneficiando al usuario final. De no contar con los incentivos es muy probable que ni particulares ni agencias hubieran invertido en vehículos eléctricos con la fuerza que ha tenido el mercado en los últimos años y de eliminarse es casi un hecho que el ritmo acelerado de crecimiento se detenga.

Por otro lado, si bien es cierto que la tendencia de los precios de los vehículos eléctricos a nivel mundial también es a la baja, es importante no perder de vista que el mercado nacional es muy pequeño en comparación con los mercados dominantes, por lo que contar con incentivos fiscales estimula además la asignación de oferta para Costa Rica por parte de las principales marcas y proveedores.

Así las cosas, la Ley No. 9518 se considera necesaria exitosa y necesaria, aún más, en un momento en el cual el país se encuentra en las primeras etapas de adopción masiva de vehículos eléctricos. El mercado local requiere de incentivos para terminar de consolidarse en los próximos años como líder en esta nueva industria tecnológica en la cual ya cuenta con un nivel de liderazgo importante." (Rojas S.2024)

Claramente, si los vehículos, repuestos, insumos, zonas de recarga, etc, no cuentan con los incentivos fiscales con lo que han contado y se proponen, pues su adquisición sería más onerosa.

Si se observa el tema de los vehículos eléctricos con una perspectiva más global de transporte o movilidad eléctrica, los incentivos fiscales estarían también en función de dicha globalidad, como es el caso del Plan Nacional de Transporte Eléctrico.

"El cumplimiento de las metas del Plan Nacional de Transporte Eléctrico se considera aún muy por debajo de los esperado, sobre todo si se considera el casi inexistente avance en temas de transporte público de pasajeros. Sin los incentivos económicos el avance logrado corre el riesgo de perderse, causando no sólo disminuciones en los indicadores positivos obtenidos sino eventuales pérdidas de empleos y desmejora en la infraestructura de carga



actual, retrocediendo al contexto que se tenía antes de la ley No. 9518 y sus reformas.

La continuidad de los incentivos fiscales es fundamental no sólo para el ingreso de vehículos eléctricos, sino para sostener un mercado emergente que brinda trabajos verdes a cientos de personas, de manera que los incentivos se deben extender unos años más para poder cumplir las metas asumidas internacionalmente."(Rojas S. 2024)

Aunado con lo anterior es relevante recordar que Costa Rica se ha planteado metas ambientales que pasan por fomentar el transporte 0 emisiones.

Es oportuno destacar que el sector transporte es el sector más contaminante a nivel nacional con casi el 50% de aportes en gases de efecto invernadero, especialmente el transporte particular. Así las cosas, las metas nacionales de descarbonización en el transporte son:

EJE 1 Desarrollo de un sistema de movilidad basado en transporte público seguro, eficiente y renovable y en esquemas de movilidad activa: En 2035 el 30% de la flota de transporte público será cero emisiones y el Tren Eléctrico de Pasajeros operará 100% eléctrico. En 2050 el sistema de transporte público (Buses, Taxis, Tren Eléctrico de Pasajeros), operará en forma integrada sustituirá al automóvil particular como la primera opción de movilidad para la población en la GAM. En el 2050 el 85% de la flota de transporte público será cero emisiones.

EJE 2 Transformación de la flota de vehículos ligeros a cero emisiones, nutrido de energía renovable, no de origen fósil: Hacia 2025 se estabilizará el crecimiento de flota de motocicletas y se adoptarán estándares para migrar a una flota cero emisiones. En 2035, un 30% de la flota de vehículos ligeros - privados e institucionales será eléctrica. En 2050, el 95% de la flota - será de cero emisiones. Al 2050 se habrán consolidado nuevos modelos y esquemas de movilidad compartida. Al 2050 el país contará con una extensa red de recarga eléctrica a lo largo del país y con infraestructura complementaria para tecnologías cero emisiones (ejemplo, estaciones de hidrógeno)

EJE 3 Fomento de un transporte de carga que adopten modalidades, tecnologías y fuentes de energía hasta lograr las emisiones cero o las más bajas posibles: Al 2022 Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA) en operación. Al 2030 20% de la flota opera con LPG. Para 2035 consolidados modelos de logística sostenible en principales puertos y zonas urbanas del país. Para 2050 del transporte de carga será altamente eficiente y habrá reducido emisiones en un 20% con respecto a emisiones del 2018. (Rojas S. 2024).



Finalmente, los incentivos fiscales para los vehículos eléctricos y afines, en conjunto con una estrategia nacional de cero emisiones no han logrado masificar la movilidad eléctrica lo cual es justificado por los agremiados a ASOMOVE de la siguiente manera:

“La compra de vehículos eléctricos se encuentra iniciando su etapa de mayoría primaria, es decir pasando de los primeros adoptadores a un grupo mayor que en poco tiempo será considerado como masivo.

El año pasado el 11% de los vehículos nuevos vendidos fueron eléctricos, siendo la cifra más alta en América, y este año, el promedio de los primeros 3 meses es de un 16 % de cuota de mercado para los eléctricos, por lo que en 5 años se podría esperar rondar entre un 30 % a un 40% de cuota de mercado si se suman esfuerzos como la extensión de los incentivos, desarrollo de infraestructura de carga rápida moderna en carretera y se estimula la inversión de capital privado y por supuesto la capacitación de personal técnico especializado continua.

Entre las razones por las cuales el crecimiento de la flota eléctrica ha sido positivo, pero no masivo aún, destacan como factores externos la pandemia, la crisis de los microchips y la ruptura de ciertas cadenas de importación mundiales.

En el ámbito nacional el gran reto consiste en actualizar y ampliar la red de carga rápida, para lo cual se necesita una definición de modelo de negocio que brinde seguridad técnica y jurídica a los potenciales inversionistas.” (Rojas S. 2024).

Con en lo anterior, es que cobra interés la iniciativa de ley objeto de este informe y como la misma mantiene o mejora los incentivos fiscales que ya fueron implementados en la ley N° 9518 y que están en proceso de caducidad, especialmente por la interpretación que a nivel reglamentario se ha dado de la misma y sus reformas.



V. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

Los 5 artículos de la iniciativa en estudio plantean reformas a los numerales 9, 11, 12, 13 y 34 de la Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, n° 9518, del 25 de enero de 2018.

ARTÍCULO 1.

Este propone la reforma del **numeral 9** de la ley dicha. Se introduce una tabla con 4 tramos referentes al valor CIF de los vehículos descritos en el numeral 2 de la ley vigente. Cada tramo establece la base de los porcentajes exonerables de tres impuestos. El primero llega a treinta mil dólares, el segundo va de 30.001 a 45.000, el tercero de 45.001 a 60.000 y el cuarto de 60.001 en adelante. Los 3 impuestos son el “general de ventas” (ver último párrafo del comentario a este artículo), el “selectivo de consumo”, y el “impuesto sobre el valor aduanero”. Para el primer tramo, el porcentaje es 100 para cada uno. En el segundo son 50, 75 y 100 respectivamente. En el tercero, son cero, 50 y 100; y en el cuarto tramo, cero para los tres.

El segundo párrafo del nuevo artículo 9, establecería una vigencia para las exoneraciones planteadas en la tabla, de diez años a partir de la publicación de la nueva ley.

También se define que para calcular el 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, de acuerdo con la Ley del Impuesto General sobre las Ventas, n° 6826, del 8 de noviembre de 1982 y sus reformas. La tasa aplicable para el cálculo de la exoneración del impuesto selectivo de consumo será la vigente para el caso de los diferentes tipos de vehículos, según dispone la Ley de Reforma Tributaria, n° 4961, del 11 de marzo de 1972 y sus reformas.

El proponente de la iniciativa fundamenta las exoneraciones propuestas en la necesidad de alcanzar los objetivos y metas de descarbonización,



eficiencia energética y electrificación del transporte. Esta fundamentación es lo que este informe ha explicado en el apartado socioambiental, por lo que corresponde observar las similitudes y diferencias entre el contenido de la ley 9518 y la propuesta de ley.

En este caso, la diferencia más importantes consiste en que el proyecto viene a servir como relevo de una legislación temporal y parte de una lógica de valor CIF de los vehículos para aplicar las exoneraciones. Bajo dicha lógica los vehículos o tramos inferiores a \$30 mil estarán exentos del pago del IVA, ISC y valor aduanero.

Asimismo el proyecto de ley simplifica el plazo de vigencia a 10 años.

Por otro lado, esta asesoría recomienda cambiar la frase “impuesto general de ventas” por “impuesto al valor agregado”, en general y en particular al referirse a la ley n° 6826, que es lo que corresponde a nuestro sistema y normativa fiscal.

ARTÍCULOS 2, 3 y 4

En relación con el artículo 11 de la Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, n° 9518, del 25 de enero de 2018, modificado por el numeral 2 del proyecto de ley, lo más importante es el cambio de plazo que pasa a ser de 15 años a partir de la vigencia de la ley. Igualmente es con los artículos 12 y 13 que se reformarían mediante los numerales 3 y 4.

Las 3 normas quedan de la siguiente forma:

ARTÍCULO 2

Modificaría el **numeral 11** de la ley que nos ocupa, para que diga lo siguiente:

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.

Modificaría el **numeral 12** para que 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.

Modificaría el **numeral 13** para que 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.

Modificaría el **numeral 34** para que 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.

En cuanto al artículo 34 es retomar su vigencia, la cual había sido derogada e igualmente en relación con la norma original lo más relevante es que se amplía el plazo a 15 años. Al igual que la legislación vigente, lo propuesto es ambiguo porque se establece un plazo de 10 años, sin embargo, se desglosa en un período de cinco años. Lo cual podría llevar a una reglamentación subjetiva y poco razonable como sucede en la actualidad donde los plazos de exoneración son en función de la ley y no del ingreso o fabricación del vehículo. Esta incongruencia es lo que está haciendo que esté por vencer los incentivos al transporte eléctrico y por ende, no se acelere el cambio de flotilla vehicular y se encuentre el país lejos del objetivo de carbono neutralidad.

El proyecto de ley reestablece lo que en origen estaba contenido en la ley N·9518 que fue derogado en la reforma a dicha legislación mediante la ley N·10209. Establece un plazo de dichas exoneraciones de 10 años.



En cuanto al uso del lenguaje inclusivo, se considera que el proyecto de ley hace un uso adecuado.

VI. CONSIDERACIONES FINALES

Desde la perspectiva socio ambiental, se considera que la exposición de motivos es coherente con los objetivos de carbono neutralidad. La propuesta en concreto es un intento tímido por recuperar lo que se plantea en cuanto a movilidad eléctrica desde hace ya casi una década, que en sí mismo han sido planteamientos tímidos en función de la carbono neutralidad.

A partir de este proyecto de ley las diputaciones podrían legislar decididamente para incentivar la transformación de la flota vehicular, emulando a países como Noruega, donde el parque automotor ya es mayoritariamente eléctrico. Hacia futuro habrá nuevas tecnologías como la eléctrica que serán igualmente 0 emisiones y deben incentivarse para ser coherentes con los objetivos estratégicos de carbono neutralidad.

La naturaleza transitoria de los incentivos hace complejo que en la práctica las personas puedan ir optando por energías 0 emisiones, por lo que podría ser prudente ampliar esa transitoriedad tal y como lo plantea el proponente del proyecto de ley o incluso en plazos mayores más coincidentes con el año 2050.

Desde la perspectiva jurídica es necesario tener muy presente que la iniciativa en estudio busca prorrogar beneficios fiscales que ya existen, por lo que la decisión es fundamentalmente de oportunidad y conveniencia.

VII. TÉCNICA LEGISLATIVA

Tal y como se señaló al comentar el articulado, específicamente el numeral 1 del proyecto de ley, esta asesoría recomienda cambiar la frase “impuesto general de ventas” por “impuesto al valor agregado”, en general y en particular al referirse a la ley nº 6826, que es lo que corresponde a nuestro sistema y normativa fiscal.



Votación

De acuerdo con el artículo 119 de la Constitución Política, este proyecto de ley requiere para su aprobación de la mayoría absoluta de los votos presentes.

Delegación

El Proyecto de Ley **NO** puede ser delegado en una Comisión con Potestad Legislativa Plena, **por tratarse de materia fiscal**, una las excepciones establecidos en el párrafo tercero del artículo 124 de la Constitución Política,

Consultas Obligatorias

No hay

VIII.Fuentes

Legislativa

- Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, n° 9518, del 25 de enero de 2018
- Ley del Impuesto General sobre las Ventas, n° 6826, del 8 de noviembre de 1982
- Ley de Reforma Tributaria, n° 4961, del 11 de marzo de 1972 y sus reformas.

Bibliográfica

- 1.- Gobierno de Costa Rica (2018) Plan Nacional de Descarbonizaci.)
- 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

Elaborado por: ffc//mng

/*Isch//3-3-26

c. arch// 24692 IIN-SISL-SIL