



DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IIN-029-2024

INFORME DE PROYECTO DE LEY

**“REFORMA A LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE
ELECTRICO LEY N.º 9518 DEL 25 DE ENERO DE 2018 ”**

EXPEDIENTE N° 24.048

**INFORME INTEGRADO
(JURIDICO-SOCIOAMBIENTAL)**

**INFORME ELABORADO POR
MARCO ANTONIO NÚÑEZ GONZÁLEZ
CARLOS ANDRÉS SANCHO RIVERA**

**SUPERVISADO POR
RUTH RAMÍREZ CORELLA
JEFA A.I. AREA SOCIOAMBIENTAL
GUSTAVO RIVERA SIBAJA
JEFE ÁREA JURÍDICA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTO**



21 OCTUBRE 2024

TABLA DE CONTENIDO

I.- RESUMEN DEL PROYECTO DE LEY	3
II.- CONSIDERACIONES SOCIOAMBIENTALES DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO	4
2.1- DESCARBONIZACIÓN	4
2.2- CONSUMO ENERGÉTICO VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	6
2.3- IMPACTO AMBIENTAL DE LAS BATERÍAS DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	8
2.4- PERFIL SOCIO-ECONÓMICO DE PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	9
III.- INCENTIVOS FISCALES PARA AUMENTAR DEMANDA	12
IV. INFORME JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY	15
1. ANTECEDENTES	15
2. VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	16
3. ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY	17
V.- CONCLUSIONES	20
VI. ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO	21
VOTACIÓN	21
DELEGACIÓN	21
CONSULTAS	21
TÉCNICA LEGISLATIVA	21
REFERENCIAS	21



AL-DEST- IIN-029-2024

INFORME INTEGRADO

**“REFORMA A LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN
PARA EL TRANSPORTE ELECTRICO LEY N.º 9518 DEL 25 DE ENERO DE 2018”**

Expediente 24.048

I.- RESUMEN DEL PROYECTO DE LEY

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.

La motivación para dichos incentivos y exoneraciones es la descarbonización del país y el cumplimiento del Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE).

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%.

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.

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.

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 ESTACIONES DE RECARGA POR EL PERÍODO FISCAL EN EL QUE SE APRUEBE LA LEY PROPUESTA.



II.- CONSIDERACIONES SOCIOAMBIENTALES DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO

2.1- DESCARBONIZACIÓN

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).” (PNC, 2018)

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 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 que 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 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



congestionamiento 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)

2.2- 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 ₡137+I.V. A (ARESEP, 2023), es decir ₡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 ₡1.378,44, mensual de ₡41.353,35 y anual de aproximadamente ₡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.

2.3- IMPACTO AMBIENTAL DE LAS BATERÍAS DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Como es sabido el transporte eléctrico tiene dentro de su razón de ser un aspecto fundamental que es la protección del medio ambiente y colaborar con la mitigación del cambio climático. A partir de ese norte están los beneficios para la salud humana y eventualmente los ahorros económicos.

Sin embargo, el debate sobre el impacto que tiene la fabricación y desecho de las baterías de los vehículos eléctricos está presente por los efectos nocivos que se plantean sobre las mismas.

“La Agencia Internacional de Energía (AIE) indica, que un vehículo eléctrico requiere seis veces más minerales que un vehículo a gasolina. Los paquetes de baterías de iones de litio para vehículos eléctricos están fabricados con materiales



caros y, en algunos casos, tóxicos e inflamables. Los materiales primarios incluyen litio, níquel, cobalto y cobre. La extracción de estos materiales raros, sus procesos de fabricación y su eventual eliminación plantean desafíos ambientales muy reales.

SI BIEN EL 90 POR CIENTO DE LAS BATERÍAS PROMEDIO DE LOS VEHÍCULOS QUE FUNCIONAN CON GASOLINA SE RECICLAN, SOLO EL CINCO POR CIENTO DE LAS BATERÍAS DE IONES DE LITIO DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SE RECICLAN.

MIENTRAS EL PETRÓLEO SE EXTRAE EXCLUSIVAMENTE BAJO TIERRA EN ÁREAS ESPECÍFICAS, LOS COMPONENTES DE LAS BATERÍAS DE IONES DE LITIO SE OBTIENEN MEDIANTE LA MINERÍA A CIELO ABIERTO QUE DAÑA AMPLIAS ÁREAS DEL MEDIO AMBIENTE NATURAL. VEAMOS CÓMO SE RECOLECTAN ESTOS MATERIALES.

EL NÍQUEL ES UN COMPONENTE IMPORTANTE DE BATERÍAS EV Y SE ENCUENTRA EN LAS SELVAS TROPICALES DE INDONESIA. SE ENCUENTRA JUSTO DEBAJO DE LA CAPA SUPERIOR DEL SUELO Y SE EXTRAE MEDIANTE UN MÉTODO DE MINERÍA DE SUPERFICIE HORIZONTAL. LOS EFECTOS DAÑINOS INCLUYEN LA ELIMINACIÓN DE LA CAPA SUPERIOR DEL SUELO, LA DEGRADACIÓN AMBIENTAL EXTREMA Y LA DEFORESTACIÓN. EN REALIDAD, NO ESTAMOS SALVANDO EL PLANETA CON ESTE PROCESO. DADO QUE LAS SELVAS TROPICALES SON LOS PULMONES DE NUESTRO PLANETA, ESTO PERJUDICA EL PROCESO DE ELIMINACIÓN DEL DIÓXIDO DE CARBONO DE LA ATMÓSFERA.” (NICHOLS D. 2024)

AL IGUAL QUE EL NÍQUEL, LOS DEMÁS MINERALES QUE SE EXTRAEN PARA LA FABRICACIÓN DE DICHAS BATERÍAS TIENEN PROCESOS DE ALTO IMPACTO AMBIENTAL Y EN ALGUNOS CASOS PROBLEMAS DE DERECHOS HUMANOS FUNDAMENTALES COMO LO ES EL DERECHO A LA SALUD Y A UN AMBIENTE SANO. TAMBIÉN PREOCUPA EL USO DEL AGUA PARA PODER EXTRAER ESTOS MINERALES Y EL IMPACTO AMBIENTAL DE LA MINERÍA A CIELO ABIERTO.

“La minería de litio también es una de las principales culpables. Más de la mitad del litio del mundo se encuentra en Chile, Bolivia y Argentina, lo que se conoce como el «triángulo del litio». El Instituto de Investigación Energética nos dice que el litio se encuentra en las salinas de las zonas áridas y que el material tiene que extraerse de debajo de estas salinas. La extracción del litio puede tardar 18 meses mediante un proceso de evaporación que utiliza enormes cantidades de agua. Cada tonelada de litio refinado consume hasta 500 000 galones de agua. Los resultados agotan el nivel freático y contaminan el suelo.

OTRO COMPONENTE IMPORTANTE DE LAS BATERÍAS DE LOS COCHES ELÉCTRICOS ES EL COBALTO Y EL 70 POR CIENTO DEL COBALTO PROVIENE DE LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO. SI BIEN LA



EXTRACCIÓN DE COBALTO TIENE UN PROCESO SIMILAR AL DE LA EXTRACCIÓN DE LITIO, AÑADA A ESTO UNA LISTA DE GRAVES VIOLACIONES DE LOS DERECHOS HUMANOS RELACIONADAS CON LAS CONDICIONES DE TRABAJO PELIGROSAS Y EL TRABAJO INFANTIL. EL COBALTO ES UN METAL TÓXICO. LA EXPOSICIÓN PROLONGADA Y LA INHALACIÓN DEL POLVO DE COBALTO PUEDEN PROVOCAR PROBLEMAS DE SALUD RELACIONADOS CON LA PIEL, LOS OJOS Y LOS PULMONES.

LA EXTRACCIÓN DE COBALTO EN EL CONGO INVOLUCRA A TRABAJADORES DE TODAS LAS EDADES. DE LOS 255 000 TRABAJADORES ACTUALES, MÁS DE 40 000 SON NIÑOS Y ALGUNOS TIENEN TAN SOLO SEIS AÑOS. SEGÚN AMNISTÍA INTERNACIONAL, «MILES DE NIÑOS EXTRAEN COBALTO EN LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO. A PESAR DE LOS EFECTOS POTENCIALMENTE MORTALES PARA LA SALUD DE UNA EXPOSICIÓN PROLONGADA, LOS MINEROS ADULTOS Y NIÑOS TRABAJAN SIN EL EQUIPO DE PROTECCIÓN MÁS BÁSICO». LA MAYORÍA DE ESTAS MINAS SON PROPIEDAD DE EMPRESAS CHINAS.

EL COBRE TAMBIÉN SE USA EN BATERÍAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y LA MAYOR PARTE PROVIENE DE MINAS A CIELO ABIERTO EN CHILE. ESTE TIPO DE MINERÍA TIENE UN IMPACTO NEGATIVO EN LA CAPA SUPERIOR DEL SUELO, LA VEGETACIÓN, LOS HÁBITATS DE LA VIDA SILVESTRE Y LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS.” (D, 2024)

NO OBSTANTE, LO ANTERIOR, EN LA ACTUALIDAD SE HACEN ESFUERZOS PRELIMINARES QUE BUSCAN ENCONTRAR UNA SOLUCIÓN “VERDE” AL TEMA EXPLICADO ANTERIORMENTE.

2.4- PERFIL SOCIO-ECONÓMICO DE PROPIETARIOS 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) en lo que respecta al perfil socioeconómico del usuario (a), según los datos de asociados a ASOMOVE y la oferta actual de distintos vehículos, es posible afirmar que a medida que aumenta el ingreso de vehículos eléctricos al país, el perfil de los usuarios se diversifica. Los avances en la tecnología, y la relativa baja de precios reciente han permitido que la movilidad eléctrica se encuentre en una fase inicial de adopción masiva, en la que personas y empresas de todos los contextos sociales y económicos son usuarios (as) del transporte eléctrico.

En los inicios de esta tecnología en el país el perfil de usuario estaba compuesto principalmente por personas de edad media, hombres y mujeres de ingresos medios- altos, con fuerte conciencia ambiental y conocimiento suficiente del



mercado externo como para importar un vehículo eléctrico por su cuenta. Sin embargo, el perfil ha ido evolucionando.

Siete años después, el perfil de usuario (a) es muy variado, resaltando como factores comunes de los usuarios (as) los siguientes:

- Interés por contar con un medio de transporte moderno de alta tecnología a precio razonable. De los cinco modelos de automóviles más vendidos en el país en el primer trimestre del año, 2 son eléctricos: Geely Geometry E y BYD S1 Pro, ambos con autonomías de más de 300 km por carga, amplias extras tecnológicas frente a sus homólogos de gasolina, y precios entre los 25 y 30 mil dólares.
- Búsqueda de ahorros en gastos de mantenimiento y operación. El uso de electricidad en lugar de hidrocarburos puede representar ahorros en gastos operativos de hasta el 70% mensuales. Asimismo, el mantenimiento de los vehículos eléctricos es más sencillo y menos frecuente que el mantenimiento de un vehículo convencional, ya que no se requieren cambios de aceite o lubricantes. Además, el motor eléctrico tiene menos piezas que uno de combustión y es hasta 95% más eficiente.
- Conciencia ambiental. Los vehículos sujetos a beneficios fiscales reciben el incentivo fiscal de ley debido a que son cero emisiones y por ende su aporte en la descarbonización del país. Estos vehículos no emiten gases contaminantes por un tubo de escape, ni hacen ruido, lo que llama la atención de personas que desean ciudades sin humo y más silenciosas.

Con base en estos factores de interés común que perfilan a los usuarios actuales de la movilidad eléctrica, es posible definir la siguiente tipología general de usuarios (as):

- Usuario(a) particular: Utiliza el vehículo para uso propio y/o familiar. Diferentes contextos socioeconómicos desde personas con ingresos medio bajos hasta muy altos debido a la amplia oferta y el inicio de un mercado secundario de usados eléctricos. La gran mayoría son asalariados, con edades desde los 18 hasta los 75 años, en su mayoría hombres, pero con gran participación de mujeres.
- Usuarios (as) empresariales: Empresas pequeñas y transnacionales que utilizan vehículos de carga liviana y pesada para su logística empresarial



debido al ahorro en los costos operativos y como parte de sus estrategias de sostenibilidad empresarial.

- Usuarios (as) dedicados al transporte de personas: Operadores de plataformas de transporte, taxis del aeropuerto y repartidores de comida. Actualmente existen 7 taxis eléctricos en el Aeropuerto Juan Santamaría con miras a expandirse por todas las bases operativas del país gracias a los incentivos. Además, la plataforma Uber cuenta con 400 vehículos eléctricos solo en San José. ASOMOVE ha impulsado ambos proyectos con gran éxito ya que estos son vehículos que en promedio recorren hasta 300 km por día.
- Usuarios (as) de flota institucional pública: En cumplimiento de la directriz 033-MOPT- MINAE algunas instituciones públicas han migrado flotas a vehículos eléctricos
- Usuarios (as) de vehículos de dos ruedas: En su mayoría personas jóvenes, desde los 15 años en adelante que adquieren bicicletas eléctricas como medios de transporte de última milla.

En resumen, el perfil socioeconómico actual de un usuario (a) de la movilidad eléctrica es tan variado como el de un usuario (a) 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, 2024)

Se puede deducir de la repuesta de ASOMAVE que el usuario (a) 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 ₡518 (Banco Nacional, 20 mayo 2024) alrededor de ₡1.087.800. 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-alto y alto.

III.- INCENTIVOS FISCALES PARA AUMENTAR 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 (a) 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 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 y exitosa, 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, 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, 2024)

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

Metas Nacionales de Descarbonización en el Transporte

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, de acuerdo con la consulta realizada a ASOMOVE (ROJAS, 2024) 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, 2024)

IV. INFORME JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY



1. ANTECEDENTES¹

LOS ANTECEDENTES DE LA PRESENTE INICIATIVA LA CONFIGURAN LOS SIGUIENTES EXPEDIENTES:

EXPEDIENTE N°19.495 INCENTIVO A LA IMPORTACIÓN Y USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS NUEVOS. ARCHIVADO BAJO EL NÚMERO 15620.

EXPEDIENTE N°19.744 LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO. ARCHIVADO SIN NÚMERO.

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). ARCHIVADO SIN NUMERACIÓN.

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. EN DISCUSIÓN EN PLENARIO.

EXPEDIENTE N°24.126 REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 26 Y 28, Y ADICIÓN DE LOS TRANSITORIOS VI, VII Y VIII DE LA LEY N.º 9518, INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, DE 25 DE ENERO DEL 2018. ACTUALMENTE EN LA COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA.

EXPEDIENTE N°24.333 LEY CONTRA LA USURA EN LA VENTA DE VEHICULOS ELECTRICOS. ENVIADO A LA IMPRENTA.

2. VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE 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” Y 11 “CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES” LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (VE) TIENEN UNA RELACIÓN SIGNIFICATIVA CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) 7 Y 11, YA QUE CONTRIBUYEN DE MANERA IMPORTANTE A LA SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y A LA CREACIÓN DE CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.

RESPECTO AL ODS 7, LA CONTRIBUCIÓN DE LOS VE SE BASA EN LA POSIBILIDAD DE CARGARLOS CON ENERGÍA PROVENIENTE DE FUENTES RENOVABLES, COMO SOLAR Y EÓLICA, LO QUE REDUCE LA

¹ ESTA SECCIÓN DE ANTECEDENTES Y LA SIGUIENTE FUERON REALIZADAS POR TONATIUH SOLANO HERRERA, JEFE A,I, ÁREA DE INVESTIGACIÓN.



DEPENDENCIA DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES Y DISMINUYE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO. LA INTEGRACIÓN DE LOS VE CON LA GENERACIÓN DE ENERGÍA RENOVABLE PROMUEVE UN SISTEMA ENERGÉTICO MÁS LIMPIO Y SOSTENIBLE.

ASIMISMO, SON GENERALMENTE MÁS EFICIENTES QUE LOS VEHÍCULOS DE COMBUSTIÓN INTERNA. CONVIERTEN UNA MAYOR PROPORCIÓN DE LA ENERGÍA ALMACENADA EN MOVIMIENTO, REDUCIENDO ASÍ EL CONSUMO TOTAL DE ENERGÍA PARA EL TRANSPORTE.

REFERENTE AL ODS 11, LOS VE PUEDEN REDUCIR SIGNIFICATIVAMENTE LAS EMISIONES DE CONTAMINANTES LOCALES, COMO ÓXIDOS DE NITRÓGENO Y PARTÍCULAS, QUE SON COMUNES EN LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA. ESTO MEJORA LA CALIDAD DEL AIRE EN LAS CIUDADES, REDUCIENDO RIESGOS PARA LA SALUD PÚBLICA Y MEJORANDO LA HABITABILIDAD URBANA, AL REDUCIR LAS EMISIONES DE CARBONO Y MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA, LOS VE CONTRIBUYEN A MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO Y REDUCIR EL IMPACTO AMBIENTAL DE LAS ACTIVIDADES URBANAS. TAMBIÉN AYUDAN A DISMINUIR EL RUIDO URBANO, CREANDO AMBIENTES MÁS TRANQUILOS Y SALUDABLES.

ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO 1- *Se reforman los artículos 9 y 10 de la "Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico", Ley N.º 9518 del 25 de enero del 2018*

LEY N°9518	EXPEDIENTE 24.048
ARTÍCULO 9- INCENTIVOS FISCALES TEMPORALES PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y SUS INSUMOS.	ARTÍCULO 9- INCENTIVOS FISCALES TEMPORALES PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y SUS INSUMOS.
TODOS LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, INDEPENDIEMENTE DE SU TAMAÑO, DEFINIDOS EN EL ARTÍCULO 2 DE LA PRESENTE LEY, LOS REPUESTOS RELACIONADOS CON EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR ELÉCTRICO, LAS BATERÍAS DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, LOS DISPENSADORES DE RECARGA, DEBIDAMENTE DEFINIDOS EN LA LISTA QUE ELABORARÁ VÍA REGLAMENTO EL MINISTERIO DE AMBIENTE Y ENERGÍA (MINAE), ESTARÁN SUJETOS AL SIGUIENTE ESQUEMA DE EXONERACIONES, RESPECTO	TODOS LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, INDEPENDIEMENTE DE SU TAMAÑO, DEFINIDOS EN EL ARTÍCULO 2 DE LA PRESENTE LEY, LOS REPUESTOS RELACIONADOS CON EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR ELÉCTRICO, LAS BATERÍAS DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, <u>las partes necesarias para la instalación de los centros de recarga,</u> DEBIDAMENTE DEFINIDOS EN LA LISTA QUE ELABORARÁ VÍA REGLAMENTO EL MINISTERIO DE AMBIENTE Y ENERGÍA (MINAE), ESTARÁN SUJETOS AL



<p>DE LOS IMPUESTOS SOBRE EL VALOR AGREGADO, SELECTIVO DE CONSUMO Y SOBRE EL VALOR ADUANERO.</p>	<p>SIGUIENTE ESQUEMA DE EXONERACIONES, RESPECTO DE LOS IMPUESTOS SOBRE EL VALOR AGREGADO, SELECTIVO DE CONSUMO Y SOBRE EL VALOR ADUANERO.</p>
<p>A) IMPUESTO SOBRE EL VALOR AGREGADO (IVA). DURANTE EL PRIMER PERÍODO FISCAL SIGUIENTE A LA PUBLICACIÓN DE ESTA LEY, ESTARÁN GRAVADOS CON UNA TARIFA DE UN UNO POR CIENTO (1%) DE ESTE IMPUESTO, AUMENTANDO UN PUNTO PORCENTUAL POR PERÍODO FISCAL HASTA ALCANZAR LA TARIFA GENERAL PREVISTA EN LA LEY 9635, LEY FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, DE 3 DE DICIEMBRE DE 2018.</p>	<p>A) IMPUESTO SOBRE EL VALOR AGREGADO (IVA). DURANTE EL PRIMER PERÍODO FISCAL SIGUIENTE A LA PUBLICACIÓN DE ESTA LEY, ESTARÁN GRAVADOS CON UNA TARIFA DE UN UNO POR CIENTO (1%) DE ESTE IMPUESTO, AUMENTANDO UN PUNTO PORCENTUAL POR PERÍODO FISCAL HASTA ALCANZAR LA TARIFA GENERAL PREVISTA EN LA "LEY FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS" LEY NÚMERO 9635, DE 3 DE DICIEMBRE DE 2018.</p>
<p>B) IMPUESTO SELECTIVO DE CONSUMO Y SOBRE EL VALOR ADUANERO. DURANTE TREINTA Y SEIS MESES ESTARÁN EXENTOS DE LA TARIFA VIGENTE; LUEGO TENDRÁN UNA TARIFA EXONERADA EN UN SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) DURANTE TREINTA Y SEIS MESES; OTROS TREINTA Y SEIS MESES CON EXONERACIÓN DEL CINCUENTA POR CIENTO (50%) Y OTROS TREINTA Y SEIS MESES CON TARIFA DEL VEINTICINCO POR CIENTO (25%); A PARTIR DE LOS DOCE AÑOS PAGARÁ EL IMPUESTO DE CONSUMO Y SOBRE EL VALOR ADUANERO QUE CORRESPONDA:</p>	<p>B) IMPUESTO SELECTIVO DE CONSUMO Y SOBRE EL VALOR ADUANERO. DURANTE LOS PRIMEROS CINCO PRIMEROS PERIODOS FISCALES SIGUIENTE A LA VIGENCIA DE ESTA LEY ESTARÁN EXONERADOS DE ESTE IMPUESTO. A PARTIR DEL SEXTO PERIODO FISCAL, LA EXONERACIÓN BAJARÁ 25 PUNTOS PORCENTUALES CADA 3 PERIODOS FISCALES, HASTA ALCANZAR LA TARIFA GENERAL DEL IMPUESTO.</p>
<p>LA BASE IMPONIBLE PARA EL CÁLCULO DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AGREGADO Y EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR ADUANERO SERÁ EL VALOR ADUANERO CUANDO CORRESPONDAN A IMPORTACIONES O, EL VALOR DE FABRICACIÓN, EN CASO DE SER ENSAMBLADOS O PRODUCIDOS EN TERRITORIO NACIONAL.</p>	<p>LA BASE IMPONIBLE PARA EL CÁLCULO DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AGREGADO Y EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR ADUANERO SERÁ EL VALOR CIF cuando CORRESPONDAN A IMPORTACIONES O, EL VALOR DE FABRICACIÓN, EN CASO DE SER ENSAMBLADOS O PRODUCIDOS EN TERRITORIO NACIONAL.</p>
<p>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 4961, LEY DE REFORMA</p>	<p>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 "REFORMA TRIBUTARIA Y LEY DE CONSOLIDACIÓN DE IMPUESTOS SELECTIVOS DE CONSUMO", LEY NÚMERO 4961, DE 11 DE MARZO</p>



TRIBUTARIA, DE 11 DE MARZO DE 1972.

DE 1972, y sus reformas.

ESTE ARTÍCULO 9 DE LA LEY N° 9518 SEGÚN LA PROPUESTA VA A SUFRIR CUATRO MODIFICACIONES.

LA PRIMERA VERSA SOBRE LA INCLUSIÓN DE TODAS LAS PARTES NECESARIAS PARA LA INSTALACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE RECARGA QUE A DIFERENCIA DE LA NORMA VIGENTE ÚNICAMENTE SE REDUCE A LOS DISPENSADORES DE ELECTRICIDAD, LOS CUALES ENTRARÍAN DENTRO DEL ESQUEMA DE EXONERACIÓN FISCAL.

LA ANTERIOR DISPOSICIÓN NO PRODUCE UN EFECTO JURÍDICO SUSTANCIAL, YA QUE SE TRATA DE UN MERO CAMBIO A NIVEL TÉCNICO.

LA SEGUNDA MODIFICACIÓN CONSISTE EN UNA VARIACIÓN EN EL TIEMPO DE EXONERACIÓN DEL IMPUESTO SELECTIVO Y DE CONSUMO, LA CUAL PASA DE TREINTA Y SEIS MESES A CINCO PERIODOS FISCALES Y A PARTIR DEL SEXTO PERIODO LA EXONERACIÓN BAJARÁ 25% HASTA COMPLETAR EL TOTAL DE LA TARIFA DEL IMPUESTO.

CON RESPECTO A ESTO, EN NECESARIO MENCIONAR QUE POR MANDATO CONSTITUCIONAL LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN O EXTINCIÓN DE TRIBUTOS LE ES CONFERIDA A LA RESERVA DE LEY, POR LO TANTO, LA VARIACIÓN PROPUESTA NO GENERA PROBLEMAS JURÍDICOS, NO OBSTANTE, SE SUGIERE EL RESPECTIVO ANÁLISIS ECONÓMICO EN ARAS DE VERIFICAR EL IMPACTO QUE TENDRÁ DICHA MODIFICACIÓN EN LAS ARCAS DEL ESTADO.

LA TERCERA REFORMA APLICADA A ESTE ARTÍCULO 9 DE MARRAS RECAE EN LA BASE IMPONIBLE PARA EL CÁLCULO DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AGREGADO Y EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR ADUANERO, ACTUALMENTE ESTOS SE CALCULAN SEGÚN EL VALOR ADUANERO, PERO CON LA PROPUESTA PLANTEADA ESTOS SE CALCULARÁN CON EL VALOR CIF.

TAL Y COMO SE MENCIONÓ SUPRA, ESTE CAMBIO RESPONDE A LA POTESTAD LEGISLATIVA DE LA IMPOSICIÓN TRIBUTARIA Y A UN CRITERIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD, LA CUAL, NO CUENTA CON UN PESO JURÍDICO SIGNIFICATIVO, POR LO QUE NO ES CONTRARIO AL RESTO DE DISPOSICIONES LEGALES DEL ORDENAMIENTO.

POR ÚLTIMO, LA CUARTA MODIFICACIÓN APLICADA A ESTE ARTÍCULO CONSISTE EN UNA VARIACIÓN DE FORMA APLICADA AL NOMBRE DE LA LEY N°4961, LA CUAL NO REPRESENTA PROBLEMA JURÍDICO, PUESTO QUE, SE ESTARÍA UTILIZANDO EL NOMBRE ACTUALIZADO.



LEY N°9518	EXPEDIENTE 24.048
<p>ARTÍCULO 10- EXONERACIÓN TEMPORAL DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.</p> <p>LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS ESTARÁN EXENTOS DEL PAGO DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS, LUEGO DE LA VIGENCIA DE LA PUBLICACIÓN DE LA PRESENTE LEY. A PARTIR DEL SEGUNDO PERÍODO FISCAL, LA EXONERACIÓN SERÁ DEL VEINTE POR CIENTO (20%) POR AÑO, HASTA ALCANZAR LA TARIFA GENERAL DEL IMPUESTO;</p>	<p>Artículo 10 - Exoneración temporal del impuesto a la propiedad de VEHÍCULOS para los VEHÍCULOS eléctricos.</p> <p>Los VEHÍCULOS eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de VEHÍCULOS, durante los seis primeros periodos fiscales posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>A PARTIR DEL SÉTIMO PERIODO FISCAL LA EXONERACIÓN SE REDUCIRÁ VEINTICINCO PUNTOS PORCENTUALES POR AÑO, HASTA ALCANZAR LA TARIFA GENERAL DEL IMPUESTO.</p>

ESTE CASO ES SIMILAR AL DEL ARTÍCULO ANTERIOR, EN DONDE SE MODIFICA EL PLAZO Y PORCENTAJE DE EXONERACIÓN DEL IMPUESTO DE LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. TAL Y COMO SE HA VENIDO EXPONIENDO, SEGÚN MANDATO DEL NUMERAL 121 CONSTITUCIONAL ES MATERIA DE RESERVA DE LEY LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS CARGAS TRIBUTARIAS Y EN ESTE CASO PARTICULAR SE TRATA DE UNA MODIFICACIÓN EN LOS PLAZOS Y PORCENTAJES, POR LO QUE NO SE OBSERVA PROBLEMA JURÍDICO AL RESPECTO. AHORA BIEN, SE REITERA LA SUGERENCIA DEL ESTUDIO ECONÓMICO EN ARAS DE PROYECTAR EL IMPACTO QUE DICHA MODIFICACIÓN TENDRÁ EN EL TESORO PÚBLICO.

ARTÍCULO 2 - Se adicionan dos transitorios a la "Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico", Ley N.º 9518 del 25 de enero del 2018.

TRANSITORIO VI

ESTA DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRETENDE QUE LA EXONERACIÓN DE LOS TRIBUTOS EN MENCIÓN APLIQUE POR EL RESTO DEL PERIODO FISCAL AL MOMENTO DE APROBACIÓN DE ESTA LEY PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, SUS REPUESTOS Y LOS COMPONENTES DE RECARGA.

ESTA SITUACIÓN NO PRESENTA PROBLEMAS DE ÍNDOLE JURÍDICO.

TRANSITORIO VIII



AQUÍ SE INDICA QUE EL PODER EJECUTIVO DEBERÁ REGLAMENTAR LAS DISPOSICIONES NECESARIAS PARA LA APLICACIÓN DE LA PRESENTE LEY EN UN LAPSO NO MAYOR A SEIS MESES LUEGO DE SU RESPECTIVA ENTRADA EN VIGENCIA. ÉSTA DISPOSICIÓN NO RESULTA CONTRARIA A DERECHO.

V.- CONCLUSIONES

EL PROYECTO DE LEY ES UNA CONTINUIDAD DE LA LEY N° 9518 Y BUSCA A TRAVÉS DE INCENTIVOS FISCALES REDUCIR EL PRECIO DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PARA QUE SEAN MÁS FÁCILES DE ADQUIRIR POR PARTE DE LOS Y LAS COSTARRICENSES.

COSTA RICA SE HA PROPUESTO SER CARBONO NEUTRAL AL AÑO 2050 Y EL SECTOR TRANSPORTE ES UNO DE LOS PRINCIPALES EMISORES DE DIÓXIDO DE CARBONO.

SI SE LOGRA UN CAMBIO IMPORTANTE EN EL TRANSPORTE O MOVILIDAD VEHICULAR, LA DEMANDA DE ELECTRICIDAD SE INCREMENTARÁ, EN CONSECUENCIA, EL PAÍS DEBE PROYECTAR DICHA PRODUCCIÓN ENERGÉTICA MEDIANTE FUENTES LIMPIAS, DE TAL FORMA QUE MIGRAR AL TRANSPORTE ELÉCTRICO GENERE EL MAYOR IMPACTO POSITIVO EN EL AMBIENTE.

DE IGUAL FORMA, EXISTE UNA ESCASEZ DE ZONAS DE RECARGA DE ELECTRICIDAD Y DE DARSE UNA MIGRACIÓN HACIA ESTE TIPO DE TRANSPORTE URGE RESOLVER DICHA DEBILIDAD.

LAS BATERÍAS DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON ALTAMENTE CONTAMINANTES EN SU PRODUCCIÓN Y DESECHO. IGUALMENTE SE COMPROMETEN RECURSOS COMO EL AGUA, AUNQUE ES CLARO QUE NO SEREMOS PRODUCTORES DE ESTAS, PERO SI CONSUMIDORES (AS), CON LO QUE LAS DIPUTACIONES QUE TOMARÁN LA DECISIÓN DEBEN RESOLVER EL EVENTUAL DILEMA ÉTICO QUE REPRESENTA CONSUMIR DICHAS BATERÍAS Y SU EVENTUAL DESECHO.

LA CALIDAD DEL AIRE EN COSTA RICA MEJORARÍA SI EL TRANSPORTE PREDOMINANTE FUESE ELÉCTRICO.

DESDE LA ÓPTICA JURÍDICA ESTA INICIATIVA NO PRESENTA PROBLEMAS O INCONVENIENTES, ESTO POR CUANTO, OBEDECE A UN CRITERIO DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE DEVIENE DE LA POTESTAD TRIBUTARIA QUE OSTENTA EL PRIMER PODER DE LA REPÚBLICA POR MANDATO CONSTITUCIONAL, NO OBSTANTE, ES RECOMENDABLE LA ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO TÉCNICO ECONÓMICO CON EL FIN DE DETERMINAR SI EXISTE ALGÚN DESBALANCE EN LO QUE A RECAUDACIÓN RESPECTA O BIEN, SI CON LAS REFORMAS PROPUESTAS SE ESTARÍA GENERANDO ALGÚN TIPO DE MENOSCABO A LA HACIENDA PÚBLICA.



VI. ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO

VOTACIÓN

ACORDE A LO DISPUESTO EN EL NUMERAL 119 DE LA CARTA MÁXIMA, EL PRESENTE PROYECTO REQUIERE DE LA MAYORÍA DE LOS VOTOS PRESENTES PARA SU APROBACIÓN.

DELEGACIÓN

SEGÚN MANDATO DEL ARTÍCULO 124 CONSTITUCIONAL, ESTA INICIATIVA NO PUEDE SER DELEGADA A COMISIÓN CON POTESTAD LEGISLATIVA PLENA.

CONSULTAS

NO HAY CONSULTAS OBLIGATORIAS.

TÉCNICA LEGISLATIVA

NO HAY APUNTES QUÉ SEÑALAR EN ESTE ACÁPITE.

REFERENCIAS

Constitución Política de la República de Costa Rica
D, N. (2024). "Impacto ambiental de las baterías para vehículos eléctricos". Obtenido de <https://www.greencars.com/es-us/greencars-101/impacto-ambiental-de-las-baterias-para-vehiculos-electricos>
Expansión. (2023). Expansión 2023. Costa Rica, Consumo de electricidad. . Obtenido de <https://datosmacro.expansion.com/energia-y-medio-ambiente/electricidad-consumo/costa-rica>.
Hyundai. (2024). Hyundai, 2024. "kW y coches eléctricos: Todo lo que debes saber sobre su consumo y potencia eléctrica". Obtenido de <https://www.hyundai.com/es/es/zonaeco/eco-drive/tecnologia/cuantos-kw-necesita-coche-electrico>
PEN. (2023). Informe Estado de la Nación. Obtenido de <https://estadonacion.or.cr/?informes=informe-estado-de-la-nacion-2023>
PNC. (2018). Gobierno de Costa Rica. Obtenido de Plan Nacional de Descarbonización.
Rojas, S. A. (2024). Respuesta a cuestionario dirigido a ASOMOVE. 17 de mayo 2024. (Á. Socioambiental, Entrevistador)



ELABORADO POR: MNG- CSR
*/LSCH// 21-10-2024
C. ARCH// 24048 IIN