ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY PARA FORTALECER LA AUTONOMÍA Y LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: MODERNIZACIÓN DEL RÉGIMEN DE EXONERACIÓN DE VEHÍCULOS

ABRIL GORDIENKO LÓPEZ
DIPUTADA

EXPEDIENTE N.º25.902

PROYECTO DE LEY

LEY PARA FORTALECER LA AUTONOMÍA Y LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: MODERNIZACIÓN DEL RÉGIMEN DE EXONERACIÓN DE VEHÍCULOS

Expediente N.º25.902

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Costa Rica ha reconocido durante décadas la necesidad de establecer mecanismos inclusivos que faciliten la movilidad de las personas con discapacidad, entre los cuales destaca la exoneración tributaria para la adquisición de vehículos automotores, este beneficio fue concebido para aquellas personas cuyas condiciones de discapacidad dificultan de manera severa y permanente su desplazamiento y el uso regular del transporte público. Aunque el propósito que dio origen a este derecho continúa plenamente vigente, el paso del tiempo ha evidenciado que el mero reconocimiento del derecho a adquirir un vehículo exonerado resulta insuficiente, si las reglas que regulan su utilización posterior terminan limitando la funcionalidad para la cual fue concedido.

La movilidad de una persona con discapacidad no es un acto aislado; no comienza cuando esta ingresa al vehículo ni termina cuando desciende esta de él; alrededor de esta movilidad existe una realidad cotidiana mucho más amplia y compleja: familiares y personas de apoyo que se desplazan para llevarla o recogerla, que realizan gestiones indispensables para el hogar o que efectúan diligencias vinculadas con su atención, como el retiro de medicamentos, las compras necesarias o el mantenimiento del propio vehículo, actividades que le permiten desarrollar su vida con mayor autonomía.

Esta realidad obliga a revisar un modelo excesivamente rígido y sustituirlo por uno basado en la funcionalidad del vehículo y en las necesidades reales, tanto de la persona beneficiaria como las de su núcleo familiar**,** por ende, el régimen de exoneración no debe convertir el vehículo en un bien prácticamente inmovilizado, cuando la persona con discapacidad no se encuentra físicamente en él. Tampoco

debe obligar a las familias y personas de apoyo a demostrar o justificar individualmente cada desplazamiento ordinario relacionado con la dinámica del hogar.

El vehículo debe continuar destinado primordialmente a la persona con discapacidad, pero ese destino o uso debe entenderse de manera razonable y compatible con la forma en que funcionan realmente las redes familiares, de asistencia y de cuido, ya que, proteger la finalidad de la exoneración no significa restringir innecesariamente la utilización del vehículo, puesto que se pueden mantener controles eficaces contra el fraude y el aprovechamiento indebido y, al mismo tiempo, reconocer que la autonomía de una persona con discapacidad muchas veces depende de que las personas que la acompañan y apoyan puedan utilizar el vehículo en su beneficio, aun cuando ella no se encuentre presente en cada trayecto.

La propuesta también responde a una transformación más profunda en la manera de comprender la discapacidad, debido a que esta no puede analizarse exclusivamente a partir de una condición médica o rehabilitadora considerada de forma aislada. Para determinar la posibilidad efectiva de movilizarse, se deben observar las barreras existentes en el entorno, la disponibilidad y accesibilidad del transporte público, las figuras de apoyo y los productos o ayudas técnicas que se necesitan para desplazarse con seguridad. Por esa razón, la valoración del beneficio debe concentrarse en determinar cómo la condición de la persona, al interactuar con las barreras de su entorno, afecta realmente su capacidad de desplazamiento autónomo y seguro, incorporando expresamente esa interacción dentro de la valoración correspondiente.

Asimismo, cuando ocurren circunstancias totalmente ajenas a la voluntad de la persona beneficiaria. El robo, el hurto o la pérdida total del vehículo pueden privar de manera inmediata a una persona con discapacidad de uno de sus principales medios de movilidad. Obligarla, en esas circunstancias, a esperar durante años para volver a acceder al beneficio significaría trasladarle las consecuencias de un hecho que no provocó y dejarla, precisamente durante ese período, sin la herramienta cuya necesidad el propio Estado ya había reconocido. Por eso, la continuidad de la

movilidad debe prevalecer cuando el vehículo desaparece o resulta definitivamente inutilizable por causas debidamente acreditadas, manteniendo al mismo tiempo el principio de que ninguna persona pueda disfrutar simultáneamente de más de un vehículo exonerado.

Otro aspecto que requiere modernización es la posibilidad de que un vehículo que ya cumplió su función para una persona pueda continuar cumpliéndola para otra persona con discapacidad**,** objetivamente, desde la perspectiva de la finalidad social del beneficio, resulta poco razonable que el traslado de un vehículo entre dos personas que reúnen los requisitos legales para recibir la misma exoneración necesariamente provoque el cobro de los tributos dispensados. Si el vehículo continúa destinado a satisfacer el mismo propósito social que justificó originalmente la exoneración, resulta más razonable permitir la continuidad del beneficio durante el plazo restante, siempre bajo los controles correspondientes y evitando la existencia simultánea de varios vehículos exonerados para una misma persona.

De igual forma, la experiencia práctica obliga a simplificar la relación entre las personas beneficiarias y la Administración. La inscripción o sustitución de conductores no debería convertirse en una barrera económica o burocrática, por lo que los procedimientos deben ser gratuitos, accesibles y susceptibles de realizarse por medios presenciales o digitales, exigiendo únicamente aquella información necesaria para ejercer un control razonable.

Nada de lo anterior significa debilitar la fiscalización de las exoneraciones, sino, por el contrario, fortalecerla, ya que una regulación más clara permite **distinguir mejor entre un uso funcional y legítimo del vehículo y un verdadero aprovechamiento indebido del beneficio y partiendo de esto,** el control estatal debe concentrarse en prevenir el fraude, la utilización comercial irregular, el traslado indebido del beneficio o aquellas conductas que desnaturalicen su finalidad, y no en sancionar actividades ordinarias que forman parte de las necesidades reales de movilidad y asistencia de la persona beneficiaria. La propuesta conserva precisamente la participación de la Dirección General de Hacienda y del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad en la definición y aplicación de los controles correspondientes.

La experiencia comparada confirma que estas soluciones no son ajenas a regímenes fiscales ya exigentes; en España, el artículo 91. Dos.1.4.º de la Ley 37/1992, del Impuesto sobre el Valor Añadido, aplica el tipo superreducido del cuatro por ciento a los vehículos que deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, “con independencia de quien sea el conductor de los mismos”, y fija en cuatro años el plazo mínimo para adquirir otro vehículo en iguales condiciones, salvo en los supuestos de siniestro total certificado por la entidad aseguradora o de baja definitiva debidamente justificada. En Argentina, la Ley N.º 19.279 establece que los automotores adquiridos con el beneficio no pueden transferirse durante cuatro años contados desde su habilitación, y su reglamento, el Decreto N.º 1313/1993, faculta a la autoridad de aplicación para autorizar la conducción por un tercero cuando la discapacidad impide a la persona conducir por sus propios medios

La flexibilidad que propone esta reforma responde, además, a quienes sostienen cotidianamente la movilidad de las personas con discapacidad**.** Según el análisis de la Encuesta Nacional sobre Discapacidad de 2018 elaborado para el Informe Estado de la Nación 2020, el 46,4% de la población adulta con discapacidad recibe asistencia de otra persona; el 90,2% de quienes la brindan son cónyuges o compañeros y compañeras, hijos, hijas u otros familiares, el 64,9% son mujeres y menos del 10% recibe un pago regular por esa labor (Pacheco Jiménez y Elizondo Barboza, 2020, p. 34). A su vez, la Encuesta Nacional sobre Discapacidad 2023 estima en 676.310 las personas de 18 años y más en situación de discapacidad, el 17,2 % de esa población (INEC, 2024, p. 2). **Detrás de cada vehículo exonerado existe, por tanto, una red de apoyo mayoritariamente familiar, femenina y no remunerada,** cuyas gestiones forman parte de la movilidad de la persona con discapacidad y que un régimen respetuoso de sus derechos no puede tratar como un uso ajeno al beneficio.

Costa Rica puede proteger los recursos públicos sin imponer reglas que terminen reduciendo la autonomía que el propio beneficio pretende promover**.** Después de más de dos décadas de aplicación de este régimen, corresponde actualizarlo a una comprensión contemporánea de la discapacidad, la autonomía personal, las redes

de apoyo y las necesidades reales de movilidad. El objetivo no es transformar la exoneración en un privilegio más amplio, sino conseguir que cumpla mejor su razón de existir: el vehículo exonerado debe ser una **herramienta para facilitar la vida de la persona con discapacidad, y no una fuente adicional de restricciones** para ella y para quienes hacen posible su movilidad. Bajo esa premisa, la presente iniciativa procura construir un régimen más humano, funcional y moderno, sin renunciar a la responsabilidad fiscal ni a los mecanismos necesarios para evitar abusos.

Con base en lo antes expuesto, sometemos a consideración de las señoras diputadas y los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY PARA FORTALECER LA AUTONOMÍA Y LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: MODERNIZACIÓN DEL RÉGIMEN DE EXONERACIÓN DE VEHÍCULOS

ARTÍCULO 1°. - Se reforma el inciso u) del artículo 2 de la Ley Reguladora de todas las Exoneraciones Vigentes, su Derogatoria y sus Excepciones, Ley N.º 7293, del 31 de marzo de 1992, y sus reformas, para que lea de la siguiente manera:

> ***Artículo 2°. -*** *Excepciones. Se exceptúan, de la derogatoria del artículo precedente, las exenciones tributarias establecidas en la presente Ley y aquellas que:*
>
> *(...)*
>
> *u) Se exoneran del pago de tributos los vehículos automotores importados o adquiridos en el territorio nacional, destinados al uso exclusivo o funcional dirigido a atender las necesidades de la persona beneficiaria que presente limitaciones físicas, mentales, intelectuales o sensoriales severas y permanentes, las cuales le dificulten, en forma evidente y manifiesta, la movilización y, como consecuencia, el uso del transporte público.*
>
> *(...)*

ARTÍCULO 2°. - Se reforman los artículos 2, 3, 4, 5 y 8 de la Ley “Reforma Ley Reguladora de Exoneraciones Vigentes, Derogatorias y Excepciones”, Ley 8444 del 17 de mayo del 2005 para que lean de la siguiente manera:

> ***Artículo 2°. -*** *Las limitaciones que se consideran severas y permanentes pueden ser de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, de conformidad con las condiciones que la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS)*

considere acordes con la dificultad para el desplazamiento por vías públicas y el uso del transporte público en todas sus modalidades.

La persona con discapacidad, para su movilización, deberá depender total o parcialmente de asistencia personal, un producto de apoyo o ambos. Se entenderá por productos de apoyo cualquier artículo, dispositivo, equipo, instrumento o software, fabricado de manera específica o disponible en el mercado, destinado a facilitar la participación de las personas con discapacidad. Dichos productos podrán emplearse para proteger, asistir, entrenar, medir o sustituir funciones o estructuras corporales, así como para prevenir deficiencias, limitaciones en la actividad o restricciones en la participación.

La valoración deberá determinar si la interacción entre la discapacidad y las barreras del entorno dificulta de manera evidente y manifiesta el desplazamiento autónomo de la persona y la utilización regular y segura del transporte público.

***Artículo 3°. -** El valor tributario del vehículo adquirido al amparo de esta Ley, no podrá exceder el tope máximo de los treinta y cinco mil dólares moneda de curso legal de los Estados Unidos de América (US$35.000,00) o su equivalente en colones. La Dirección General de Hacienda determinará el valor del vehículo.*

El vehículo adquirido al amparo de esta ley podrá ser conducido por el beneficiario, por hasta tres familiares del beneficiario hasta el tercer grado de consanguinidad y por hasta dos personas adicionales, autorizadas por este, *al formalizar la solicitud ante la Dirección General de Hacienda. Estas personas podrán conducir el vehículo sin que el beneficiario esté presente en el vehículo.*

Asimismo, cualquier otra persona podrá conducirlo siempre que el beneficiario se encuentre a bordo. Las personas que conduzcan conforme a este artículo se considerarán autorizadas para los efectos del artículo 9 de

esta ley. La inscripción, sustitución y exclusión de conductores serán gratuitas y podrán gestionarse por medios digitales o presenciales accesibles. El vehículo mantendrá su disponibilidad principal para la persona beneficiaria y podrá utilizarse para las actividades ordinarias de su núcleo familiar, sin justificación individualizada de cada desplazamiento.

Artículo 4°.- *La persona beneficiaria gozará, en forma exclusiva, de la exoneración del vehículo, por un* período de cinco años, contado desde la nacionalización o adquisición exonerada del vehículo*; podrá prorrogarla por períodos sucesivos de cinco años o trasladar el vehículo a terceros en cualquier momento, conforme al artículo 5 de esta ley; en el primer caso deberá efectuar los trámites respectivos antes del vencimiento del plazo de exención y, en el segundo, deberá notificar, por escrito, el traslado al Departamento de Exenciones del Ministerio de Hacienda y el adquirente deberá cancelar de inmediato los tributos que el vehículo en cuestión adeuda, excepto cuando el traslado sea autorizado a favor de otra persona con discapacidad que cumpla los requisitos de los artículos 2 y 7 de esta ley y no cuente con otro vehículo exonerado, quien asumirá la exoneración por el plazo restante, conforme a la Ley N.º 10286 del 18 de agosto del 2022.*

En ninguna circunstancia se permitirá tener dos o más vehículos exonerados simultáneamente.

En el caso de traslado, el beneficiario que transfiere el vehículo a otro gozará del derecho a obtener otro vehículo exonerado cuando cumpla el plazo restante de los cinco años.

En caso de robo o hurto del vehículo, debidamente denunciado ante el Organismo de Investigación Judicial (OIJ), o de accidente o siniestro en el que el vehículo sea declarado en pérdida total por la entidad aseguradora correspondiente, el beneficiario podrá solicitar de inmediato la exoneración de un vehículo sustituto, sin que le sea exigible completar el plazo del período en curso ni porcentaje alguno de este.

Para tal efecto deberá aportar, según corresponda, la copia certificada de la denuncia y una constancia reciente del OIJ que acredite que el vehículo no ha sido recuperado, o la declaratoria de pérdida total emitida por la entidad aseguradora. La solicitud de un nuevo beneficio bajo este escenario, no generará la obligación de cancelar o reintegrar los tributos dispensados. Si el vehículo no estuviera asegurado, la pérdida total podrá acreditarse mediante peritaje técnico admitido por la Dirección General de Hacienda. Si el vehículo robado o hurtado fuera recuperado después de otorgarse la nueva exoneración, deberá comunicarse a esa Dirección y conservarse únicamente uno de los automotores bajo el régimen, regularizando el otro mediante el pago de los tributos correspondientes o su traslado conforme a este artículo.

Artículo 5°. - *El vehículo exonerado podrá enajenarse en cualquier momento, previa autorización del Departamento de Exenciones de la Dirección General de Hacienda y una vez cancelados los tributos correspondientes, salvo el traslado autorizado a otra persona con discapacidad previsto en el artículo 4 de esta ley; sin embargo, no podrá solicitarse una nueva exoneración hasta que se cumpla con lo estipulado en el artículo 4 de esta ley.*

Artículo 8°. - *La Dirección General de Hacienda, en coordinación con el Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS), como ente rector en materia de discapacidad, definirá los controles sobre el uso y destino de los bienes exonerados, conforme al artículo 42 de la ley reguladora de todas las exoneraciones vigentes, su derogatoria y sus excepciones, N.º 7293. De comprobarse algún incumplimiento, se aplicarán los procedimientos de revocación, liquidación y sancionatorios que correspondan conforme a la Ley N.º 10286 del 18 de agosto del 2022, con garantía del derecho de defensa y del debido proceso.*

TRANSITORIO I.- Las personas que hayan adquirido su vehículo al amparo de la Ley Reforma Ley Reguladora de Exoneraciones Vigentes, Derogatorias y

Excepciones, Ley N.º 8444 del 17 de mayo de 2005, podrán adecuar el plazo de la exoneración a los plazos establecidos en la presente ley, previa gestión ante la Dirección General de Hacienda. El plazo se computará desde la nacionalización o adquisición exonerada del vehículo; la adecuación no iniciará un nuevo período. Igualmente podrán ampliar la designación de personas conductoras conforme al artículo 3 reformado, sin costo alguno.

TRANSITORIO II.- El Poder Ejecutivo reglamentara lo dispuesto en la presente ley, dentro de los seis meses siguientes a su entrada en vigor.

Rige a partir de su publicación.

ABRIL GORDIENKO LÓPEZ
DIPUTADA