

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICARECIBIDO EN LA SECRETARÍA DEL DIRECCIONADO
DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

EJ: 17101/24

A las: 15:00 p.m.

PROYECTO DE LEY

Recibido por: Hoyash Sánchez.

**“REFORMA A LOS ARTICULOS 26 Y 28, Y ADICIÓN DE LOS
TRANSITORIOS VI, VII y VIII, DE LA LEY N° 9518, INCENTIVOS Y
PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO DEL 25 DE
ENERO DEL 2018”.**

**JOSÉ JOAQUÍN HERNÁNDEZ ROJAS
DIPUTADO**

EXPEDIENTE N°**Nº 24 1 2 6**

PROYECTO DE LEY**“REFORMA DE LOS ARTICULOS 26 Y 28, Y ADICIÓN DE LOS TRANSITORIOS VI, VII y VIII, DE LA LEY N° 9518, INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO DEL 25 DE ENERO 2018”.**

Expediente N.º.

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Es importante que el Estado Costarricense trabaje en propuestas para actualizar el transporte público en rutas regulares, de forma que, se ajuste a las necesidades de movilización de los usuarios, en armonía con el ambiente, por lo que es importante, apoyar reformas legales que fomenten estas iniciativas, promoviendo que el sector empresarial, que presta el servicio público mediante permisos o concesiones, posean los mecanismos necesarios para su materialización.

El país se encuentra trabajando en proyectos de electromovilidad en transporte público, para implementar las políticas del Plan Nacional de Energía, que buscan honrar el compromiso en descarbonizar la economía y cumplir con las metas planteadas en la Contribución Nacionalmente Determinada de Costa Rica, conforme al Acuerdo de París.

La Ley N° 9518 “Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico”, en el artículo 3 declara de interés público la promoción del transporte eléctrico, público y privado, para cumplir con los compromisos adquiridos en los convenios internacionales; así como lo dispuesto en el artículo 50 de la Constitución Política.

Por su parte, el artículo 5, señala qué, le corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la Ley, en lo atinente a sus competencias, así como establecer las metas sobre la sustitución

de la flota de transporte actual, pública y privada, y definir los indicadores de cumplimiento de transporte eléctrico en el país.

Asimismo, el artículo 26 establece como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilización, el cual se ajustará a las posibilidades del país, acorde al Plan Nacional de Transporte Eléctrico.

En relación con el transporte en rutas regulares, el artículo 28 de la Ley No. 9518 “Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico”, establece que para el caso de las concesiones de autobuses, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico, establecerá el programa para que la flota vehicular de autobuses concesionados en el país realice, de forma paulatina, la sustitución a vehículos eléctricos, con previa autorización técnica y legal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de conformidad con la viabilidad financiera y cuando las condiciones de las rutas de autobuses lo permitan. Para ello, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico deberá proyectar el reemplazo de la flota de autobuses, al menos cada dos años, con una meta dentro de este período no menor del cinco por ciento (5%).

Conforme con lo expuesto, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), debe propiciar la sustitución de la flota de vehículos diésel por vehículos eléctricos, no obstante, debe tenerse en consideración que la inversión que deben realizar los operadores de rutas regulares es elevada, pues los costos de los autobuses eléctricos es onerosa y para no tener un impacto en la tarifa demasiado alto y, además alcanzar las metas de descarbonización a las que se ha comprometido el país, en la Contribución Nacionalmente Determinada y así propiciar un ambiente más saludable y ecológicamente más equilibrado, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 50 de la Constitución Política, implica valorar rutas de acción que propicien la adquisición de unidades de transporte público eléctrico, que puedan ser obtenidas por los

operados de rutas regulares y que a su vez, se traduzcan en beneficios para los usuarios, dentro del margen de una tarifa proporcionada.

Costa Rica, cuenta con una producción de energía eléctrica, proveniente de energías limpias, por lo que la puesta en marcha de proyectos de electromovilidad para transporte público, es un objetivo que permitirá alcanzar con mayor rapidez la descarbonización de la economía:

“Costa Rica sumó en 2022 el octavo año consecutivo de generar más del 98% de su electricidad con cinco fuentes renovables. Entre el 1 de enero y el 20 de diciembre, el país alcanzó 99,25% de producción con sus recursos nacionales, según datos del Centro Nacional de Control de Electricidad (CENCE) del ICE.

Este porcentaje también le permitió atender el 98,68% de la demanda nacional con fuentes limpias. En diciembre, el país se convirtió en el primero del continente en certificar estos datos; la empresa LSQA brindó la asesoría al Instituto para verificar los procesos, lo que ofrece un valor agregado a todo el Sistema Eléctrico Nacional (SEN).

También, al 20 de diciembre, Costa Rica había vendido en el Mercado Eléctrico Regional (MER) 747 gigavatios hora (GWh). Estas ganancias – provenientes de energía 100% renovable– son dirigidas al Costo Variable de la Generación (CVG), lo que permite disminuir las tarifas a los clientes residenciales, comerciales e industriales.”¹

Como se evidencia de los datos expuestos, la producción eléctrica y su correcta utilización son un claro indicio de la viabilidad para utilizar vehículos eléctricos, sustituyendo los propulsados por energías fósiles, debido a que en nuestro país, la energía eléctrica no produce emisiones de gases de efecto invernadero significativas.

¹ [https://www.bnamericas.com/es/noticias/costa-rica-supera-el-98-de-generacion-electrica-renovable-por-octavo-ano-consecutivo#:~:text=Costa%20Rica%20sum%C3%B3%20en%202022,Electricidad%20\(CENCE\)%20del%20ICE](https://www.bnamericas.com/es/noticias/costa-rica-supera-el-98-de-generacion-electrica-renovable-por-octavo-ano-consecutivo#:~:text=Costa%20Rica%20sum%C3%B3%20en%202022,Electricidad%20(CENCE)%20del%20ICE).

Este modelo de electromovilidad en el transporte público remunerado de personas en ruta regular, debe ser financieramente posible, por eso es necesario recurrir a algunos estudios que se han realizado y que, evidencian, la necesidad de ampliar el plazo de las concesiones de buses.

El Banco Interamericano de Desarrollo, mediante la *“Consultoría: Diseño de modelos de negocio y mecanismos de financiación para buses eléctricos en Costa Rica.”* en el reporte de avance número 4 *“Propuesta de la estrategia de implementación”* presentado en febrero del 2021, señaló en lo que interesa:

“2.1:1. Estudio de mercado.

En el estudio de mercado se logró identificar que en Costa Rica existen aproximadamente 285 empresas privadas prestando el servicio de transporte público de pasajeros con 4 845 buses diésel en su mayoría de 12 a 13.5 metros de tecnología Euro 3 y Euro 4. De acuerdo con la información suministrada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), se estima que más del 50% de las empresas del país cuentan con menos de 5 vehículos y solo el 5% de las empresas cuentan con más de 20 vehículos.

El transporte de pasajeros en la modalidad de autobuses está definido por rutas que son asignadas (por primera vez o cuando la ruta no tiene operador) por licitación a empresas operadoras con capacidades para poderlas operar. Las empresas operadoras reciben una concesión por un periodo de siete años, la cual puede ser renovada por otro periodo igual, siempre y cuando las empresas cumplan con los requisitos de la evaluación de capacidad empresarial realizada por el Consejo de Transporte Público (CTP).

Por la prestación del servicio, las empresas se remuneran mediante el ingreso obtenido por la venta de los tiquetes. El valor del tiquete o tarifa al usuario es regulado por la ARESEP mediante una estructura autosostenible o al costo. Debido a que los buses diésel pueden operar con una vida útil hasta por 15 años, el mecanismo de remuneración repaga el 80% del costo

del vehículo durante los 7 años de la concesión y a partir del año 8 al 15 puede remunerarse con el 20% restante siempre y cuando la concesión sea renovada. (...)

2.1.3. Modelos de negocio y mecanismos de financiamiento.

Los modelos de negocio y mecanismos de financiamiento fueron contruidos basándose en los antecedentes del mercado local y con el objetivo de mitigar las barreras y los riesgos financieros, tecnológicos e institucionales que se interponen entre la toma de decisiones y la implementación de la tecnología eléctrica. Para esto se evaluaron los mecanismos empleados principalmente en ciudades sudamericanas, además de los mecanismos disponibles en el país.

Las barreras identificadas que requieren mayor atención fueron discutidas con la banca local (estatal y privada) con el fin de determinar los mecanismos necesarios para cubrir su percepción de riesgo tanto tecnológico como de la operación de crédito. A continuación, se presenta un resumen de los riesgos y barreras discutidas con la banca.

- Tecnológico: Desconocimiento de la tecnología.*
- Alta inversión inicial: Necesidad de recursos propios para el financiamiento del vehículo.*
- Capacidad financiamiento: Capacidad de cubrir sus deudas mediante el uso de sus activos.*
- Control sobre el repago: Control de los ingresos ofrecidos por el operador a la institución financiera.*
- Variaciones de la demanda: Grado de exposición a variaciones de la demanda de pasajeros.*

De acuerdo con la información suministrada, las experiencias en la región y los análisis realizados, se desarrollaron cuatro alternativas de negocio estructurados en el corto, mediano y largo plazo, con el fin de atender la transición y la masificación de la tecnología en el país. Los modelos para

promover el uso de una tecnológica o de transición, son diseñados para facilitar a los operadores/concesionarios y financiadores la toma de decisiones que les permita un mayor acercamiento con la tecnología. Debido al nivel de riesgo que perciben las partes, las propuestas de transición son de corto plazo, debido a que requieren de una compensación adecuada en la rentabilidad del proyecto y además tienen capacidad limitada para trascender y facilitar su masificación.

2.2. Hoja de ruta y estrategia de implementación.

La hoja de ruta y su estrategia de implementación ha sido desarrollada teniendo en consideración:

- ✓ La meta de Gobierno presentada en el Plan de Descarbonización y su visión de transformación en las etapas o plazos planteados.*
- ✓ El artículo 28 de la Ley 9518, sobre "Incentivos y promoción para el transporte eléctrico".*
- ✓ Los contratos de concesión y fechas de renovación de contratos.*
- ✓ Los informes de sustento técnico 1, 2 y 3 resumidos en el numeral 2.1. (...).*

Mecanismos regulatorios de corto plazo.

• Extensión de la concesión: Los análisis de costo total de la propiedad (TCO) y de flujo efectivo realizados bajo el periodo actual de las concesiones, 7 años, demuestran ser inviables. A siete años de concesión y bajo el esquema de remuneración actual, a los autobuses se les debe amortizar en 7 años un 80% del total del capital invertido, lo cual, para cubrir el alto costo de la tecnología eléctrica, requeriría incrementar las tarifas a los usuarios para garantizar la sostenibilidad de la implementación. Con el fin de habilitar el acceso a financiamiento de largo plazo y de distribuir la inversión total que en conjunto con los ahorros operativos de la tecnología puedan mantener las tarifas establecidas para los usuarios, las concesiones deberían ser extendidas a un plazo de 14 años. Entidad

responsable: *CTP / MOPT / Asamblea Legislativa*² (El subrayado no es del original)

Conforme con lo expuesto, en el modelo actual de concesión de ruta regular y dada la autorización de circular de una unidad en ruta regular por un plazo de 15 años, existe una viabilidad financiera para que las concesiones se otorguen por un plazo de 7 años. No obstante, si el país tiene como norte cumplir con las metas de descarbonización y con lo establecido en el Acuerdo de París, para ayudar a mantener el crecimiento del calentamiento global por debajo de 1.5 grados Celsius, debe concretar acciones que propicien este cambio, siendo la migración a autobuses eléctricos de ruta regular, uno de las claves para conseguir el objetivo, por lo que la extensión del plazo de la concesión debe ser parte del proyecto de electromovilidad, con el fin de ser atractivo para los prestadores del servicio, quiénes se sentirán incentivados en invertir en autobuses eléctricos.

Asimismo, emigrar a una movilidad eléctrica permite el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), para tener salud y bienestar; energías asequibles y no contaminantes; industria, innovación e infraestructura; así como ciudades y desarrollo sostenible, permitiendo acciones por el clima o el cambio climático.

Debe considerarse también que, el no extender el plazo de las concesiones de ruta regular de transporte público, complica aspectos de financiamiento para los operadores de las rutas. El estudio *"BUSES ELÉCTRICOS PARA COSTA RICA, APRENDIZAJES DE UN PROYECTO PILOTO Y RECOMENDACIONES PARA EL ESCALAMIENTO"*, realizado por las fundaciones Crusa y la Sociedad Alemana de Cooperación Internacional (GIZ), determinó que:

"Los créditos bancarios se descartaron como opción, ya que, por un lado, los bancos no considerarían el mismo bus eléctrico como una forma aceptable de garantía y, por otro lado, el alto costo de los nuevos autobuses darían lugar a préstamos de hasta 15 años, cuando en Costa Rica las

² <https://energia.minac.go.cr/>

concesiones se otorgan por un periodo de siete años. Ambas situaciones afectarían negativamente el desarrollo empresarial de los operadores de autobuses, que en Costa Rica son principalmente empresas familiares, al obligarles a presentar otros activos como garantía y a asumir préstamos de largo plazo.”³

Es por esto, que teniendo en consideración el escenario expuesto, resulta necesario que el plazo de las concesiones de transporte público remunerado de personas en ruta regular, sean de 15 años y no de siete años como son actualmente, esto con el fin de propiciar el cambio de tecnología, sin afectar las finanzas de los empresarios, pero, sobre todo, garantizando una tarifa justa para los usuarios, que se verán beneficiados con un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

Por tanto, con base en lo expuesto anteriormente, se somete a consideración de los señores y las señoras diputadas el presente proyecto de Ley para la reforma de los artículos 26 y 27, y la adición de los transitorios VI, VII y VIII, de la Ley N° 9518, de “Incentivos y promoción para el transporte eléctrico”, del 25 de enero del 2018.

³ <https://changing-transport.org/>

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

“REFORMA DE LOS ARTICULOS 26 Y 28, Y ADICIÓN DE LOS TRANSITORIOS VI, VII y VIII, DE LA LEY N° 9518, INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO DEL 25 DE ENERO 2018”.

ARTÍCULO 1- Refórmense los artículos 26 y 28 de la Ley No. 9518 *“Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, del 25 de enero del 2018”* para que en adelante se lean de la siguiente manera:

ARTÍCULO 26- Servicio público de transporte eléctrico. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilización, el cual se ajustará a las posibilidades del país, acorde al Plan Nacional de Transporte Eléctrico. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de transporte.

Los concesionarios de transporte público remunerado de personas, que sustituyan las unidades de transporte en ruta regular, por autobuses eléctricos o cero emisiones, podrán renovar su concesión conforme se indica en el artículo 28, por un máximo de un período adicional de 15 años.

(...)

ARTÍCULO 28-Concesiones de autobuses. El Plan Nacional de Transporte Eléctrico establecerá el programa para que la flota vehicular de autobuses concesionado en el país realice, de forma paulatina, la sustitución a vehículos eléctricos, con previa autorización técnica y legal

del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de conformidad con viabilidad financiera y cuando las condiciones de las rutas de autobuses lo permitan.

Para ello, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico deberá proyectar el reemplazo de la flota de autobuses, al menos cada dos años, con una meta dentro de este período no menor del cinco por ciento (5%).

Para las concesiones de ruta regular que operen con el cien por ciento (100%) de su flota con autobuses eléctricos y/o cero emisiones, el plazo de la concesión será de quince años (15). Estas concesiones podrán ser renovadas por el mismo plazo (15 años), por una única vez, siempre y cuando aseguren la operación del cien por ciento (100%) de su flota con autobuses eléctricos y/o cero emisiones y hayan cumplido con sus obligaciones legales y contractuales.

ARTÍCULO 2.- Adiciónense los Transitorios VI, VII y VIII a la Ley No. 9518 “Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, del 25 de enero del 2018”, los cuales dirán de la siguiente manera:

TRANSITORIO VI: Para el período de concesión de ruta regular 2021-2028 las empresas que hayan cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones, previa comprobación por parte del Consejo de Transporte Público (CTP) y hayan renovado su flota vehicular de combustibles fósiles de un 50% a un 100% por autobuses eléctricos y/o cero emisiones, podrán optar por firmar un adendum al contrato, donde el plazo de la concesión será extendido a quince años adicionales, independientemente de la cantidad de años que ya haya gozado de la concesión. Estas concesiones podrán ser renovadas por un plazo de quince años, siempre y cuando hayan cumplido con la totalidad de sus obligaciones legales y contractuales; asimismo que el

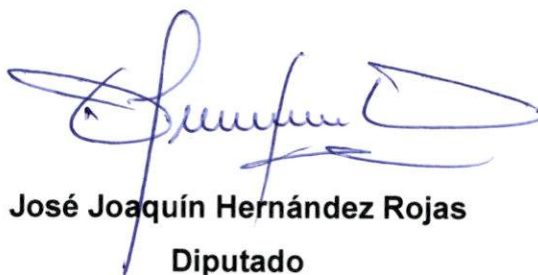
concesionario se comprometa a alcanzar el 100% de la flota con autobuses eléctricos y/o cero emisiones, ello a efectos de amortizar el costo de la inversión de la flota y diluir el impacto en la tarifa. Los concesionarios que no hagan la sustitución, deberán seguir operando conforme lo establece el artículo 21 de la Ley No. 3503, pero no podrán renovar sus concesiones más de un período posterior al período 2021-2028. Posteriormente a ese período, estas concesiones serán licitadas.

TRANSITORIO VII: Para aquellas empresas que a nivel contractual se comprometan a un reemplazo paulatino del 50% al 100% de toda su flota de autobuses de combustibles fósiles por autobuses eléctricos y/o cero emisiones, durante el periodo 2021-2028, conforme al esquema de sustitución de sus unidades, según los lineamientos que establezca el Consejo de Transporte Público (CTP), el plazo de la concesión será ampliado a quince años. Vencido el plazo o en caso de incumplimiento del esquema de sustitución, el CTP deberá sacar a licitación de forma inmediata la ruta concesionada correspondiente.

TRANSITORIO VIII: Para el caso de los permisos de ruta regular que se encuentren vigentes al momento de la aprobación de esta ley, podrán, durante los dos años siguientes a la aprobación de esta ley, solicitar que se les autorice la operación de sus permisos por un plazo de quince años, siempre y cuando se comprometan formalmente a realizar un reemplazo paulatino de unidades de combustibles fósiles por autobuses eléctricos y/o cero emisiones, conforme con al esquema de sustitución de sus unidades, según los lineamientos que establezca el Consejo de Transporte Público (CTP). Vencido el plazo o en caso de incumplimiento del esquema

de sustitución, el CTP deberá sacar a licitación de forma inmediata la ruta concesionada correspondiente.

Rige a partir de su publicación.



José Joaquín Hernández Rojas
Diputado