

2°—Que la Contraloría General de la República emitió el informe N° DFOE-AE-OS-0001-2017, acerca de la presión sobre la Hacienda Pública en un contexto de variabilidad y cambio climático, donde evidencia los costos del riesgo climático actual, instando al país a avanzar, como una acción impostergable, en la recuperación de la infraestructura nacional con criterio de blindaje climático para reducir los impactos futuros del cambio climático.

3°—Que el Acuerdo de París fue formalizado como Ley de la República N° 9405 el 4 de agosto del 2016 y en su artículo 7 establece la obligación integrar la adaptación al Cambio Climático en las políticas y medidas socioeconómicas y ambientales pertinentes.

4°—Que para elevar el nivel político de la adaptación en Costa Rica, se formalizó la Contribución Nacionalmente Determinada ante el Convención Marco de la Naciones Unidas sobre el Cambio Climático como parte prioritaria de la acción climática costarricense. En dicha Contribución Nacional, el país adquirió el compromiso de formular y oficializar su Plan Nacional de Adaptación al 2018.

5°—Que la Adaptación es el rostro humano del Cambio Climático y definirá el futuro de los países, ya que no es sólo un problema medioambiental sino de desarrollo. El Cambio Climático, afecta a todos los ministerios del gobierno y sectores de la economía nacional. Adicionalmente, es un factor de riesgo que se suma a las condiciones de pobreza, degradación ambiental, mal ordenamiento territorial que inciden en la seguridad y calidad de vida de las y los costarricenses y futuras generaciones.

6°—Que Costa Rica es un país que transforma las amenazas en oportunidades, ya que construye las condiciones para transitar hacia un modelo de desarrollo descarbonizado y resiliente a los impactos adversos del Cambio Climático. Adicionalmente, fortalece sus capacidades adaptativas y transforma sus exposiciones y vulnerabilidades en resiliencia social, ambiental y económica para moderar los daños materiales y evitar las pérdidas humanas; contribuir a la calidad de vida de las poblaciones más vulnerables y estimular los esfuerzos de innovación y transformación por parte de los sectores productivos, asegurar la continuidad de los servicios públicos, así como prevenir y recuperarse ante los efectos adversos del cambio climático de forma medible, verificable y reportable.

7°—Que la formulación de la Política Nacional de Cambio Climático fue un proceso pionero en Costa Rica, participativo e innovador, con una alta coordinación interinstitucional y multisectorial que incorpora enfoques de género, Derechos Humanos y conocimientos tradicionales para fortalecer las acciones climáticas de adaptación de los procesos operativos anuales de las instituciones públicas, los entes privados y la sociedad civil.

8°—Que la aspiración política para el 2030 es ser un país que transforma las amenazas en oportunidades, fortalece sus capacidades y condiciones de resiliencia social, ambiental y económica, previene y se recupera ante los efectos adversos del cambio climático de forma medible, verificable y reportable.

9°—Que es de interés del Gobierno de la República, emitir la Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático y se instruya su cumplimiento obligatorio. **Por tanto,**

DECRETAN:

OFICIALIZACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL  
DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO  
CLIMÁTICO-2018-2030

Artículo 1°—**Oficialización.** Oficialícese, para efectos de aplicación obligatoria, la Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático, la cual se ejecutará en el período comprendido entre los años 2018-2030. La Política estará disponible en la página electrónica del Ministerio de Ambiente y Energía [www.minae.go.cr](http://www.minae.go.cr) y la versión impresa se custodiará en el archivo institucional de su Dirección de Cambio Climático.

Artículo 2°—**Ámbito de aplicación.** Todas las dependencias del Sector Público serán responsables de la implementación de la Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático dentro de su ámbito legal respectivo, y en particular las instituciones de los ejes: Turismo, Recurso Hídrico, Biodiversidad y Bosque, Agropecuario y Pesca, Salud, Infraestructura y Energía.

Artículo 3°—**Definición de Adaptación con visión transformativa.** La Adaptación con visión transformativa implica un conjunto de acciones e intervenciones públicas o privadas de

para los impactos probables del cambio climático, tendientes a reducir condiciones de vulnerabilidad que permitan moderar daños y evitar pérdidas, aprovechando las oportunidades para potenciar la resiliencia de sistemas económicos, sociales y ambientales, a escala nacional, regional y local de forma medible, verificable y reportable.”

Artículo 4°—**Objetivo General.** El objetivo general de la Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático se enfoca en transitar hacia un modelo de desarrollo resiliente de la sociedad costarricense, que evite las pérdidas humanas y modere los daños materiales generados por los efectos adversos del cambio climático, contribuya a la calidad de vida de las poblaciones más vulnerables y aproveche las oportunidades para innovar y transformar los sectores productivos y asegurar la continuidad de los servicios públicos.

Artículo 5°—**Objetivos Específicos.** La Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático tendrá los siguientes objetivos específicos:

- Fortalecer capacidades de adaptación y condiciones de resiliencia.
- Reducir la vulnerabilidad presente y futura de los sistemas humanos y naturales.  
Moderar daños materiales y evitar pérdidas humanas y pecuarias.
- Aprovechar como aprovechar las oportunidades que se presentan de la Adaptación.

Artículo 6°—**Obligaciones de las Autoridades competentes.** Las Instituciones Públicas con competencias específicas en la aplicación y desarrollo de los objetivos y metas de cada uno de los ejes, lineamientos y respectivos indicadores de acciones que forman parte de la Política, dentro del marco legal respectivo, deberán incorporar el cumplimiento de la presente Política dentro de sus respectivos planes operativos institucionales y destinar los recursos presupuestarios y económicos necesarios, para atender la realización de sus acciones.

Artículo 7°—**Promover la Adaptación basada en Comunidades y Ecosistemas.** Se insta a las instituciones estatales a promover acciones para la adaptación basada en comunidades y ecosistemas, ya que constituyen soluciones costo-eficientes que toma en cuenta sus prioridades, necesidades, conocimientos tradicionales o ancestrales y capacidades para resolver los problemas que plantean la variabilidad y el cambio climático, aprovecha oportunidades y el uso de la biodiversidad y servicios ecosistémicos,

Artículo 8°—Las instituciones públicas implementarán acciones que deberán enmarcarse en alguno de los seis ejes y respectivos lineamientos contenidos en la Política Nacional de Adaptación y tendrán que ser incorporadas en sus planes operativos institucionales e incluidas en las futuras revisiones de sus planes estratégicos. En el primer trimestre de cada año y en el marco de sus competencias legales las instituciones estatales deberán informar a la Secretaría Planificación Sectorial Ambiental (SEPLASA) quien informará al Ministro Rector y coordinará su seguimiento con la Dirección de Cambio Climático del MINAE.

Artículo 9°—Vigencia. Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los 20 días del mes de abril del 2018.

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA.—El Ministro de Ambiente y Energía, Edgar Gutiérrez Espeleta.—1 vez.—O.C. N° 3400035298.—Solicitud N° 202-2018.—(IN2018244033).

N° 41092-MINAE-H-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
EL MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA, EL MINISTRO  
DE HACIENDA Y EL MINISTRO DE OBRAS  
PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En ejercicio de las potestades que les confieren los artículos 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25, 27 inciso 1) y 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública No. 6227 de 2 de mayo de 1978; Ley que Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual

Ministerio de Obras Públicas, N° 3155 de 5 de agosto de 1963; Ley de Instalación de Estacionómetros (Parquímetros), N° 3580 de 13 de noviembre de 1965; Ley de Administración Vial, N° 6324 de 24 de mayo de 1979; Ley Orgánica del Ministerio de Ambiente y Energía, N° 7152 de 5 de junio de 1990; Ley Reguladora de los Estacionamientos Públicos N° 7717 de 4 de noviembre de 1997; Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 de 4 de octubre de 2012; Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico N° 9518 del 25 de enero del 2018; y el Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo, Decreto Ejecutivo N° 38536-MP-PLAN del 25 de julio del 2014 y sus reformas.

*Considerando:*

I.—Que la Constitución Política establece que la Rectoría la ejerce el Poder Ejecutivo a cargo del Presidente de la República y del Ministro del ramo, de igual manera le corresponde al Poder Ejecutivo reglamentar las leyes de la República.

II.—Que la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018, entró en vigencia con su publicación el 6 de febrero de 2018.

III.—Que el Ministro de Ambiente y Energía es el Rector del Subsector Energía, según lo dispuesto en el inciso f) del artículo 5 del Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo Decreto N° 38536-MP-PLAN del 25 de julio de 2014.

IV.—Que el Ministro de Obras Públicas y Transportes es el Rector del Sector Transporte e Infraestructura, según lo dispuesto en el inciso i) del artículo 5 del Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo Decreto N° 38536-MP-PLAN del 25 de julio de 2014.

V.—Que el Ministro de Hacienda es el Rector de la Hacienda Pública, según lo dispuesto en el inciso g) del artículo 5 del Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo Decreto N° 38536-IVIP-PLAN del 25 de julio de 2014.

VI.—Que de conformidad con el artículo 4 inciso g), h) y j) de la Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018, el Ministro de Ambiente y Energía debe velar por la aplicación de la citada Ley, y le corresponde coordinar con el Ministerio de Hacienda la implementación de los incentivos contemplados en ella; de igual manera debe coordinar con el MOPT lo relativo al transporte eléctrico.

VII.—Que, sobre las potestades reglamentarias del Poder Ejecutivo para definir condiciones técnicas, ya se ha pronunciado la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, mediante el Voto 6400-2011 del 18 de mayo de 2011, en el que se indicó lo siguiente:

*“No obstante, lo argumentado por los accionantes en su escrito inicial, no hay un quebrantamiento al principio de reserva de ley, toda vez que el legislador puede delegar en el Poder Ejecutivo el desarrollo de la ley, claro está dentro de los límites y fines que le señale. En este sentido, es usual que el legislador confíe en el Poder Ejecutivo la determinación de los alcances de la legislación, cuando la misma debe ser adaptada a criterios técnicos y científicos, toda vez que las leyes no pueden ser exhaustivas, ni mucho menos gozar de la flexibilidad y adaptabilidad a nuevas exigencias como si los reglamentos. Lo anterior está sustentado en que este tipo de regulaciones no deben pasar por trámites y procedimientos formales, que normalmente son propias de las disposiciones legales que sufren patológicamente de lentitud”.*

VIII.—Que la Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018, requiere ser reglamentada vía decreto ejecutivo para efectos de determinar sus alcances con base en criterios técnicos, pero en este momento la prioridad es regular los incentivos ya establecidos en la misma, con el fin de que dicha ley pueda ser implementada por las entidades gubernamentales.

IX.—Que las exoneraciones establecidas en la Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018, son de tipo objetivo, por cuanto están en función de un tipo de bien específico (vehículos eléctricos) y no en función de condiciones subjetivas de ciertas personas; por ello, el presente decreto ejecutivo reglamentará esas exoneraciones desde el punto de vista objetivo antes mencionado.

X.—Que el Decreto Ejecutivo N° 32458 del 06 de junio de 2005, sobre el “Cobro del Impuesto General sobre las Ventas en el caso de la comercialización de autos nuevos y usados para garantizar

su fiscalización y recaudación”, ha sido tomado en consideración para efectos de las exoneraciones establecidas en la Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018.

XI.—Que la exoneración de repuestos, de equipos para producir vehículos eléctricos y las partes de los centros de recarga, se regularán mediante reglamentos vía decreto ejecutivo, con base en lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley General de la Administración Pública N° 6227.

XII.—Que de conformidad con el Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Decreto Ejecutivo N° 37045-MP-MEIC del 22 de febrero de 2012 y sus reformas, se determinó que la presente propuesta no establece ni modifica trámites, requisitos o procedimientos, que el administrado deba cumplir, situación por la que no se procedió con el trámite de control previo. **Por tanto;**

DECRETAN:

**“Reglamento de Incentivos para el Transporte Eléctrico”**

CAPÍTULO I

**Del Objeto, definiciones y acrónimos**

Artículo 1°—**Del objeto.** El presente decreto ejecutivo tiene por objeto reglamentar la organización administrativa y competencias institucionales vinculadas al estímulo del transporte eléctrico, por medio de incentivos económicos y no económicos definidos en la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018.

Artículo 2°—**Definiciones y acrónimos.** Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se definen los siguientes términos:

- 1) **Automóvil con tecnología de cero emisiones:** Todo vehículo automotor impulsado con energía cero emisiones contaminantes y que no contenga motor de combustión.
- 2) **Automóvil eléctrico:** Todo vehículo automotor impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 3) **Batería para vehículo eléctrico:** Corresponde a la celda o conjunto de celdas que conforman el paquete acumulador de energía eléctrica según los requerimientos técnicos del fabricante del vehículo eléctrico.
- 4) **Bicicleta eléctrica:** Vehículo de dos ruedas de tracción humana y accionada mediante pedales e impulsada con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 5) **Autobús eléctrico:** Todo vehículo automotor destinado al transporte de personas cuya capacidad para pasajeros sentados sea mayor de cuarenta y cuatro pasajeros, independientemente de la cantidad de pasajeros de pie que pueda transportar, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 6) **Buseta eléctrica:** Todo vehículo automotor destinado al transporte de personas, cuya capacidad de pasajeros sentados oscile entre veintiséis y cuarenta y cuatro pasajeros, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 7) **Centros de recarga:** estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos. Comprende centros de recarga lento, semi-rápido y rápido, cuyo funcionamiento se regirán por los estándares internacionales de acuerdo las normas técnicas: INTE/IEC 61851-1 “Requisitos generales”, INTE/IEC 61851-22 “Estación de carga en corriente alterna para vehículos eléctrico” e INTE/IEC 61851-23 “Estación de carga en corriente continua para vehículos eléctrico”, respectivamente.
- 8) **Estacionamiento o Parqueo:** De conformidad con la Ley de Estacionamientos Públicos, N° 7717, son los estacionamientos públicos, edificios o lotes destinados a la prestación del servicio de guarda y custodia de vehículos, con una capacidad autorizada y dimensiones definidas, por los cuales las personas físicas o jurídicas propietarias o a

cargo de este servicio cobran el pago de una tarifa según las modalidades establecidas en la ley. Para efectos de definir lo indicado en la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N° 9518, la diferencia entre estacionamiento privado y estacionamiento público, es que en el primero se recibe pago por la prestación del servicio al usuario y en el segundo como aquellos que no cobran el servicio al usuario, sino que resulta ser una cortesía.

- 9) **Exoneración:** Dispensa legal de la obligación tributaria.
- 10) **Exonet:** Sistema de Información Electrónico para la gestión y trámite de las solicitudes de exención de tributos del Ministerio de Hacienda, de conformidad con el reglamento de creación, Decreto Ejecutivo N° 31611-H del 07 de octubre de 2003, que se exige la utilización de dicho sistema.
- 11) **Microbús eléctrico:** Todo vehículo automotor destinado para transporte de personas cuya capacidad de pasajeros sentados oscile entre nueve y veinticinco personas, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 12) **MINAE:** Ministerio de Ambiente y Energía.
- 13) **MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- 14) **Motocicleta eléctrica:** Todo vehículo automotor de dos o más ruedas cuyo sistema de dirección es controlado por manillar, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 15) **Motor eléctrico para vehículo eléctrico:** Máquina rotatoria que convierte la energía eléctrica en energía mecánica encargada de impulsar el vehículo eléctrico según los requerimientos técnicos del fabricante del vehículo eléctrico.
- 16) **Trenes eléctricos:** Medio de transporte formado por una serie de vagones que circulan sobre carriles permanentes, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión, destinado para el transporte masivo de personas.
- 17) **Valor CIF:** El valor CIF de los vehículos, a efecto de aplicar la gradualidad de la exoneración dispuesta en el artículo 9 de la Ley N° 9518, deberá corresponder a lo indicado en el artículo 2 del Decreto Ejecutivo N° 32458 de 06 de junio de 2005, que será el más alto que resulte de comparar la suma de factura, flete y seguro contra el valor VIT de CAR-TIC, o en caso de que los vehículos no estén comprendidos en dicha norma sobre su valor aduanero conforme a las reglas de valoración de la Ley General de Aduanas y el Cauca, al momento del ingreso de la solicitud al Departamento de Gestión de Exenciones.
- 18) **Vehículo eléctrico:** todo medio de transporte utilizado para trasladar personas o acarrear bienes por la vía pública impulsado con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión.  
Comprende automóviles eléctricos, motocicletas eléctricas, bicicletas eléctricas, busetas eléctricas, microbuses eléctricos, buses eléctricos, trenes eléctricos, vehículos eléctricos de carga liviana o pesada y vehículos eléctricos especiales.
- 19) **Vehículo eléctrico de carga o carga pesada:** vehículo automotor diseñado para el transporte de carga, cuyo peso bruto autorizado es de más de cuatro mil kilogramos, con placas especiales que lo identifican como tal, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 20) **Vehículo eléctrico de carga liviana:** vehículo automotor diseñado para el transporte de carga, cuyo peso bruto autorizado es de hasta cuatro mil kilogramos, con placas especiales que lo identifican como tal, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.
- 21) **Vehículo eléctrico de equipo especial:** vehículo automotor, destinado a realizar tareas agrícolas, de construcción y otras, impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.

- 22) **Vehículo nuevo:** Aquel vehículo que se importa sin uso desde el país de donde es originario o desde un tercer país y corresponde al modelo del año o del año siguiente, o a un modelo de años anteriores que no haya sido inscrito o registrado en el país de origen o de exportación.

## CAPÍTULO II

### Incentivos

Artículo 3°—**Incentivos a los vehículos eléctricos.** La Ley N° 9518 establece incentivos económicos a los vehículos eléctricos, entendidos estos como aquellos que implican la exoneración de impuestos. Asimismo, se establecen otro tipo de incentivos no económicos. El presente Reglamento hace referencia a ambos tipos.

Artículo 4°—**Incentivos económicos a los vehículos eléctricos.**

1. La Ley N° 9518 establece los siguientes incentivos económicos:

- a) Los vehículos eléctricos, como tales (condición objetiva), están exonerados del impuesto general sobre las ventas (Ley N° 6826), en la proporción que más adelante se indica en el artículo 5° de este Reglamento.
- b) Los vehículos eléctricos, como tales (condición objetiva), están exonerados del impuesto selectivo de consumo (Ley N° 4961), en la proporción que más adelante se indica en el artículo 5° de este Reglamento.
- c) Los vehículos eléctricos como tales (condición objetiva), están exonerados del impuesto sobre el valor aduanero (Ley N° 6879 modificada por la Ley N° 6946), en la proporción que más adelante se indica en el artículo 5° de este Reglamento.
- d) Los vehículos eléctricos, como tales (condición objetiva), están exentos del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de cinco años, bajo la gradualidad que se indica en el artículo 6° de este Reglamento.

2. Los incisos a), b) y c) del presente artículo aplicarán para los vehículos eléctricos nuevos que se importen a partir de la entrada en vigor de la Ley N° 9518, durante un plazo de cinco años que vence el 6 de febrero de 2023.

3. El inciso d) del presente artículo aplicará para los vehículos eléctricos nuevos que se importen a partir de la entrada en vigor de la Ley N° 9518, así como también para los vehículos eléctricos que se hayan importado previamente a la vigencia de la ley antes mencionada, pero en el porcentaje de exoneración que corresponda según lo mencionado en el artículo 6° de este Reglamento.

Artículo 5°—**Porcentajes de exoneración.** Los vehículos eléctricos estarán exentos de los impuestos mencionados en el artículo 4, inciso 1) sub incisos a), b) y c) de este Reglamento, conforme con los siguientes porcentajes en función del valor CIF del vehículo:

- a) A los primeros \$30.000 del valor CIF de los vehículos eléctricos importados, exonérese el 100% de los impuestos de ventas, selectivo de consumo y del impuesto sobre el valor aduanero.
- b) Sobre el exceso de valor de más de \$30.000 hasta \$45.000 inclusive del valor CIF de los vehículos eléctricos importados, exonérese el 50% del impuestos de ventas, 75% selectivo de consumo y 100% del impuesto sobre el valor aduanero.
- c) Sobre el exceso de valor de más de \$45.000 hasta \$60.000 inclusive del valor CIF de los vehículos eléctricos importados, exonérese el 0% del impuestos de ventas, 50% selectivo de consumo y 100% del impuesto sobre el valor aduanero.
- d) Sobre el exceso de valor que va de más de \$60.000 del valor CIF de los vehículos eléctricos importados 0% (cero) de exoneración.

Artículo 6°—**Gradualidad de no pago del impuesto de propiedad de vehículos.** Los vehículos eléctricos estarán exentos del impuesto a la propiedad de vehículos mencionado en el artículo 4°, inciso 1) sub inciso d) de este Reglamento, conforme con el siguiente porcentaje en función de la antigüedad del vehículo desde el momento de su nacionalización:

- a) Cien por ciento (100%) de exoneración para el primer año.
- b) Ochenta por ciento (80%) de exoneración para el segundo año.
- c) Sesenta por ciento (60%) de exoneración para el tercer año.
- d) Cuarenta por ciento (40%) de exoneración para el cuarto año.
- e) Veinte por ciento (20%) de exoneración para el quinto año.

Artículo 7°—**Exención objetiva.** Cualquier persona física o jurídica podrá exonerar la cantidad de vehículos que considere necesarios, sin ninguna restricción mientras sean vehículos eléctricos que cumplan con las características del artículo 2 de la Ley N° 9518, dentro de los porcentajes de exoneración establecidos en el artículo 9 de la Ley N° 9518 y que se indican en el artículo anterior y durante el período de vigencia de la ley.

Artículo 8°—**Límite de exoneración.** El monto de las exoneraciones indicadas en el artículo 5° del presente Decreto, para vehículos eléctricos nuevos, no podrá exceder el monto equivalente a veinticuatro salarios base, según el salario base establecido anualmente por el Consejo Superior del Poder Judicial; lo cual será revisado y tomado en cuenta por el Departamento de Gestión de Exenciones antes de emitir la autorización de exoneración mencionada en el artículo 17° inciso 1) de este Reglamento.

Artículo 9°—**Incentivos no económicos.**

1. La Ley N° 9518 establece los siguientes incentivos no económicos:
  - a) Los vehículos eléctricos no estarán sujetos a la restricción vehicular del área metropolitana o alguna otra que se establezca por el Poder Ejecutivo, de conformidad con la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078.
  - b) Los vehículos eléctricos estarán exonerados del pago de parquímetros.
  - c) Los vehículos eléctricos podrán parquear en espacios de parqueo especiales, que se establezcan al efecto en parques públicos y privados.
2. Los tres incentivos antes mencionados, aplicarán mediante el logo distintivo emitido por el MINAE que servirá para identificar a los vehículos eléctricos, según lo dispuesto en el inciso i) del artículo 4 de la Ley N° 9518.
3. Estos incentivos aplicarán tanto para los vehículos eléctricos importados antes o después de la vigencia de la Ley No. 9518.

Artículo 10.—**Exoneración de repuestos.**

1. Los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor eléctrico y las baterías de los vehículos eléctricos estarán exentos de los siguientes impuestos:
  - a) Impuesto General sobre las ventas.
  - b) Impuesto selectivo de consumo.
2. Los repuestos que podrán ser exonerados serán aquellos que el MINAE y el Ministerio de Hacienda definan en un Reglamento, el cual deberá ser suscrito por los jefes de ambos Ministerios.

Artículo 11.—**Exoneración de equipos para ensamblaje y producción de vehículos eléctricos.** Los equipos para ensamblaje y producción de los vehículos eléctricos estarán exentos del Impuesto General sobre las ventas, siempre y cuando el valor agregado nacional de dichos vehículos sea por lo menos de un veinte por ciento (20%).

Los equipos para ensamblaje y producción de vehículos eléctricos que podrán ser exonerados serán aquellos que el MINAE y el Ministerio de Hacienda definan en un Reglamento, el cual deberá ser suscrito por los jefes de ambos Ministerios.

Artículo 12.—**Exoneración de impuestos para las partes de los centros de recarga.**

1. Las partes de los centros de recarga estarán exentos de los siguientes impuestos:
  - a) Impuesto Selectivo de Consumo.
  - b) Impuesto General sobre las Ventas.
  - c) Impuesto sobre el valor aduanero (Ley N° 6879 modificada por la Ley N° 6946).

2. Las partes de los centros de recarga que podrán ser exonerados serán aquellos que el MINAE defina en un Reglamento.

### CAPÍTULO III

#### Procedimiento de Exoneración

Artículo 13.—**Registro en EXONET.** Todo interesado en gestionar las exoneraciones del impuesto general sobre las ventas, el impuesto selectivo de consumo, el impuesto sobre el valor aduanero y del impuesto a la propiedad para vehículos eléctricos, deberá previamente registrarse en el Sistema EXONET para trámite de exoneraciones por Internet, ante el Departamento de Gestión de Exenciones de la Dirección General de Hacienda del Ministerio de Hacienda.

Artículo 14.—**Gestión de la solicitud de exoneración.** El interesado que se ha registrado previamente en EXONET, consignará por ese medio en el formulario correspondiente, la información requerida relacionada con el trámite de exención, debiendo estar al día en sus obligaciones tributarias conforme al artículo 62 de la Ley N° 4755 “Código de Normas y Procedimientos Tributarios”, reformado mediante artículo 1° de la Ley N° 9069 y en sus obligaciones obrero-patronales al tenor de lo dispuesto en la Ley N° 17 “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS)”.

Artículo 15.—**Constancia de vehículo eléctrico.** El Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial, recibirá las solicitudes de exención vía Internet y revisará que los vehículos a exonerar sean eléctricos o cero emisiones y nuevos, conforme a la Ley N° 9518, con base en la competencia establecida en el inciso g) del artículo 5 de la mencionada Ley, y emitirá la constancia en un plazo no mayor a 10 días hábiles.

Para poder emitir la constancia, se podrá solicitar al interesado la documentación necesaria que demuestre la condición de vehículo eléctrico.

Artículo 16.—**Traslado de la solicitud al Departamento de Gestión de Exenciones.** Una vez comprobada fehacientemente la condición del vehículo conforme a la Ley N° 9518, se trasladará la solicitud al Departamento de Gestión de Exenciones para la revisión correspondiente.

Artículo 17.—**Revisión en el Departamento de Gestión de Exenciones.** 1. El Departamento de Gestión de Exenciones revisará la conformidad de la solicitud con la legislación respectiva y emitirá la autorización de exención en un plazo máximo de un mes natural.

2. En caso de encontrarse inconsistencias en la solicitud, se devolverá la misma al interesado o bien al Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial para aclarar o adicionar la información consignada, dentro de un plazo máximo de 10 días hábiles.

Artículo 18.—**Plazo de resolución de solicitudes reingresadas a trámite.** Cuando se trate de solicitudes devueltas por el Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial o bien por el Departamento de Gestión de Exenciones, con el fin de aclarar o adicionar la información presentada, el plazo para la resolución del trámite se suspenderá y continuará su cómputo a partir del reingreso de la gestión.

Artículo 19.—**Exoneración del Impuesto Sobre la Propiedad de Vehículos.** Los propietarios de vehículos eléctricos o cero emisiones, con una antigüedad menor a cinco años, podrán solicitar para el período que corresponda, por medio del formulario respectivo con base en la recomendación del Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial, mencionada en el artículo 150 de este Reglamento, a efectos de la exoneración del Impuesto Sobre la Propiedad de Vehículos creado mediante artículo 9 de la Ley N° 7088 de 30 de noviembre de 1987.

A los efectos indicados, el Departamento de Gestión de Exenciones, deberá consultar la base de datos del Registro Nacional para comprobar la debida inscripción del automotor y la coincidencia de características con el bien exonerado originalmente.

Los propietarios de vehículos eléctricos o cero emisiones, con una antigüedad menor a cinco años, nacionalizados como nuevos anteriormente a la vigencia de la Ley 9518, deberán contar con la recomendación emitida por el Órgano Fiscalizador de Revisión

Técnica del Consejo de Seguridad Vial, para obtener la exoneración del Impuesto Sobre la Propiedad de Vehículos, beneficio otorgado en el presente artículo.

De ser procedente emitirá la autorización correspondiente consignando el porcentaje de exoneración respectiva de acuerdo con las condiciones indicadas en el artículo 13 de la citada Ley.

La exoneración del 100% del impuesto, se concederá con base en la proporción establecida en el artículo 6° de este Decreto, a saber, un 100% en el periodo fiscal en que adquirió el vehículo o bien lo que reste del periodo fiscal en que se adquirió el vehículo y el resto de los porcentajes (80%, 60%, 40% y 20%) para los cuatro periodos fiscales siguientes.

**Transitorio Único.** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio del Consejo de Seguridad Vial y el Ministerio de Ambiente y Energía, suscribirán un convenio de cooperación interinstitucional, para que, en el plazo de 3 años, el MINAE, continúe realizando la constancia a la que hace referencia el artículo 15 del presente cuerpo normativo, la cual será avalada y entregada por el Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial.

Posterior al vencimiento de convenio antes mencionado, el Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial asumirá en su totalidad esa función.

Artículo 20°.—**Vigencia.** El presente Reglamento rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, el diez de abril del año dos mil dieciocho.

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA.—El Ministro de Ambiente y Energía, Edgar E. Gutiérrez Espeleta.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes a. i., Mario Rafael Durán Fernández.—El Ministro de Hacienda, Helio Fallas Venegas.—1 vez.—O. C. N° 3400035067.—Solicitud N° SEPSE-004-18.—(D41092 - IN2018243997).

N° 41102-H

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO DE HACIENDA

Con fundamento en las atribuciones y facultades conferidas en los artículos 140 incisos 3), 8), 18) y 20) y 146 de la Constitución Política; y con fundamento en lo dispuesto por la Ley de Aprobación del Segundo Protocolo de Modificación del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III, Ley N° 8360 del 24 de junio de 2003; el Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano III, Decreto Ejecutivo N° 31536-COMEX-H del 24 de noviembre del 2003; los artículos 25 inciso 1, 27 párrafo primero, 28 párrafo segundo inciso b) y 103 párrafo primero de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978, sus reformas y modificaciones; los artículos 1, 2, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 62 y 102 de la Ley General de Aduanas, Ley N° 7557 del 20 de octubre de 1995, sus reformas y modificaciones; y los artículos 3, 4, 6, 7, 41, 76 y 317 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto Ejecutivo N° 25270-H del 14 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones.

**Considerando:**

I.—Dentro de los fines del régimen jurídico aduanero contenido en el artículo 6 de la Ley General de Aduanas, Ley N° 7557 del 20 de octubre de 1995, sus reformas y modificaciones, se encuentra como una de sus finalidades la correcta percepción de los tributos y la represión de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control de carácter aduanero y de comercio exterior.

II.—Que el artículo 10 de la Ley General de Aduanas, señala que la organización administrativa del Servicio Nacional de Aduanas estará a cargo del Ministerio de Hacienda y se realizará con fundamento en los principios del servicio al usuario, la armonización, la simplificación, flexibilidad de los procedimientos y eficiencia en el control y la fiscalización.

III.—Que el control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General

de Aduanas, Ley N° 7557 del 20 de octubre de 1995, sus reformas y modificaciones, el Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto Ejecutivo N° 25270-H del 14 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones, y las demás normas reguladoras de ingresos y salidas de mercancías del territorio aduanero nacional, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.

IV.—Que el artículo 62 del Código Aduanero Centroamericano III, Ley N° 8360 del 24 de junio de 2003, establece el plazo de cuatro años para efectuar la verificación posterior y el pago de los derechos e impuestos que se hubieren dejado de percibir. De igual forma los artículos 62 y 102 de la Ley General de Aduanas señalan el plazo de cuatro años para que la Autoridad Aduanera exija el pago de los tributos que se hubieran dejado de percibir, sus intereses y recargos de cualquier naturaleza y la potestad de revisar mediante el ejercicio de controles a posteriori o permanentes la determinación de la obligación tributaria aduanera y el cumplimiento de las demás normas que regulan el despacho de mercancías.

V.—Que en atención a los fines del régimen jurídico aduanero, la actividad administrativa debe estar enfocada en la búsqueda de las formas apropiadas que logren las metas u objetivos en lo que respecta a la sana y justa recaudación de tributos, propiciando los medios procesales y sustantivos que permitan satisfacer los objetivos a cargo del Servicio Nacional de Aduanas, además de ejercer de manera efectiva los controles aduaneros.

VI.—Que siendo que el presente Decreto no establece ni modifica trámites, requisitos o procedimientos, que el administrado deba cumplir ante la Administración Central, de conformidad con el párrafo tercero del artículo 12 del Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Decreto N° 37045-MP-MEIC del 22 de febrero de 2012 y sus reformas, no se debe realizar el control previo de revisión por la Dirección de Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía, Industria y Comercio. **Por tanto,**

DECRETAN:

MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 35 BIS INCISO BB), DEL ARTÍCULO 76 INCISO C), DEL ARTÍCULO 317 INCISO B), ARTÍCULO 345 Y ADICIÓN DEL INCISO CC DEL ARTÍCULO 35 BIS, TODOS DEL REGLAMENTO A LA LEY GENERAL DE ADUANAS, DECRETO EJECUTIVO N° 25270-H DEL 14 DE JUNIO DE 1996, SUS REFORMAS Y MODIFICACIONES

Artículo 1°—Modifíquense el inciso bb del artículo 35 bis, el inciso c) del artículo 76, el inciso b) del artículo 317 y el artículo 345 del Decreto Ejecutivo N° 25270-H, del 14 de junio de 1996, publicado en el Diario Oficial *La Gaceta* N° 123 del 28 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 35 bis:

(...)

bb. Atender las actas, alertas, denuncias, informes y medidas cautelares administrativas que le sean trasladadas por los Órganos Fiscalizadores en el ejercicio de sus competencias, respecto de mercancías que se encuentren dentro del depositario aduanero tengan o no la autorización de levante.

“Artículo 76:

(...)

c) Contado desde el inicio de las actuaciones, si en el término de cuatro años, no se emite el informe de conclusión de las actuaciones fiscalizadoras.”

“Artículo 317:

(...)

b) Nombre y domicilio del destinatario de las mercancías”.

“Artículo 345: **Provisionalidad de los datos contenidos en la declaración.**