

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

PROYECTO DE LEY

TRANSICIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE

**VARIOS SEÑORES DIPUTADOS
Y SEÑORAS DIPUTADAS**

EXPEDIENTE N.º 20.227

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS**

PROYECTO DE LEY
TRANSICIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE

EXPEDIENTE N.º 20.227

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El pasado 22 de abril se firmó el Acuerdo de París en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York, por parte de 175 países, la mayor cantidad de naciones que lo hacen sobre un acuerdo multilateral el día de su apertura para la firma.

El 12 de diciembre del 2015, en París, Francia, en la vigésima primera Conferencia de las Partes (COP 21) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y después de dos décadas del diseño del Protocolo de Kioto, se introduce un modelo distinto para contrarrestar los efectos del cambio climático.

Al tiempo que la Organización Meteorológica Mundial señala el 2016 como el año más caliente en los registros, los congresos del planeta hemos comenzado a ratificar el tratado con la aspiración de contener el calentamiento del planeta en los 2 °C por encima del nivel preindustrial mediante un esfuerzo sostenido en los años por venir.

Se espera que la mayoría de los países contribuyan con lo que puedan en materia de mitigación y adaptación, formalicen su compromiso voluntario nacional en el marco de la Convención y logren implementar mecanismos periódicos de revisión de sus contribuciones determinadas a nivel nacional. El acuerdo estableció el objetivo de limitar la elevación de las temperaturas muy por debajo de los 2 °C, y de esforzarse en limitarlo a 1,5 °C. Traduce la voluntad compartida por los estados de dar una respuesta universal al desafío climático y de marcar un giro hacia un mundo nuevo.

Hoy en materia de energía mundialmente hablando, el sector transporte es responsable de consumir el 63,7% de todos los derivados de petróleo y esos derivados emiten el 35.3% de las emisiones totales de dióxido de carbono en el planeta.

Nuestro planeta ha visto crecer la flota vehicular en una forma descomunal siendo que desde alrededor de 800 millones de vehículos con el ritmo actual llegaríamos a 2 o 3 billones para el 2050, este crecimiento tiene una relación estrecha con el aumento de emisiones de muchos contaminantes atmosféricos lo cual debe ser una preocupación muy actual.

Tenemos un incremento exponencial en las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), e igualmente contaminantes varios como el óxido de azufre (SO_x), el óxido de nitrógeno (NO_x), el monóxido de carbono, hidrocarburos y partículas como las PM₁₀ y PM_{2,5}, las segundas, particularmente peligrosas, dañan los pulmones utilizando como vía el torrente sanguíneo.

La Agencia Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer indica por ejemplo que las emisiones provenientes de quemar diésel son carcinogénicas para los seres humanos, mientras que la contaminación del aire quita la vida a más de 3 millones de personas en el mundo.

El esfuerzo costarricense va dirigido, principalmente, en los sectores como transportes, energía, forestal, agricultura, ganadería y el manejo de residuos. El acuerdo prevé que las contribuciones deben ser revisadas, actualizadas y ampliadas en lapsos de cinco años:

“Una acción climática para un desarrollo resiliente y bajo en emisiones” señala un compromiso país a un máximo absoluto de emisiones de 9 374 000 tCO₂eq netas al año 2030, teniendo el año 2021 como punto de inflexión. Hablamos de un verdadero giro, que implica ir dejando progresivamente las energías fósiles más contaminantes y buscar un nuevo crecimiento de las economías bajo en carbono.

Esto requerirá esfuerzos importantes tanto en aspectos de mitigación -enfocados en reducciones netas- así como en aspectos de adaptación basada en las comunidades y los ecosistemas.

Uno de los problemas más importantes en materia de contaminación es el uso de combustibles fósiles, en el primer semestre de 2016 las ventas de esos combustibles crecieron 11% respecto al mismo periodo del año anterior.

Dice un comunicado de la Refinadora Costarricense de Petróleo que: *“El consumo total de combustibles sigue creciendo, sólo en el primer semestre del 2016, las ventas registran un incremento del 11% en comparación a la demanda presentada en el mismo período del año anterior, al pasar de 1 511 140 000 de litros a 1 677 206 000 de litros, una diferencia de 166 millones de litros, lo que equivale a alrededor de un millón de barriles.”*

Si bien nos encontramos en medio de una situación atípica donde el monto de las importaciones pasó de \$ 2 105 832 298 (monto CIF, seguro y flete) el año 2014 a \$ 1 214 954 378 (Monto CIF) el 2015, ello fue producto de la caída en el precio de los combustibles, mientras que la cantidad de producto importado continuó creciendo.

Nos encontramos frente a un incremento del consumo impulsado por la histórica caída en los precios del petróleo. Encarar esta situación coyuntural con responsabilidad exige tomar medidas que se adecúen a una estrategia de largo

plazo. Si en lugar de haber tomado la caída de precios como un paliativo para las condiciones económicas y presupuestarias, nos decantamos por aprovechar la oportunidad para una transferencia consistente de recursos hacia medios de transporte público y privado más limpios, tendríamos un escenario mucho mejor, más cercano no solo a la carbono neutralidad sino a hacer más factibles metas y compromisos internacionales. Para ello es importante cambiar el modelo de transporte al tiempo que impulsamos el cambio con un financiamiento cubierto por el principio central del derecho ambiental: “quien contamina paga”. Al mismo tiempo, es preciso alinear a las instituciones públicas en una nueva dinámica, donde se predique con el ejemplo.

Para lograr estas dos metas nos proponemos impulsar el uso de un transporte no contaminante del ambiente y gravar el costo de la adquisición y el uso de medios de transporte basados en combustibles fósiles. En contrapartida, planteamos la importancia de estimular la sustitución por vehículos eléctricos, impulsados por hidrógeno u otras tecnologías que no utilicen petróleo.

No podemos olvidar que este descenso en el precio del petróleo es una situación transitoria y, más temprano que tarde, los costos para el país volverán a ser muy elevados. La alternativa es cambiar el modelo de transporte, inducir al cambio con incentivos al transporte no contaminante y con la elevación de los costos para los sistemas contaminantes. Esta es la nueva dinámica en la que se enmarca nuestra iniciativa.

La contaminación es uno de los principales problemas que afectan a nuestro planeta en la actualidad, sin embargo, los países muestran avances discretos en esta materia, es por ello que iniciativas con el empuje inicial de la sociedad civil se han colado poco a poco en las agendas de los estados y de los organismos.

En Costa Rica la matriz energética está basada en los hidrocarburos alrededor del 66%, el transporte usa el 67% del total de los hidrocarburos importados por el país y el parque vehicular está compuesto principalmente por motocicletas y automóviles sumando un 80%.

La calidad del aire se deteriora en nuestro país y la emisión de partículas PM2,5 es creciente y abundante en las zonas urbanas. En Costa Rica, inclusive excedemos límites dictados por la Organización Mundial de la Salud, que son normas hoy adoptadas por México y Estados Unidos, siendo también que no se cuenta en el país con normativa que implique límites a las partículas PM2,5.

El 67% de las emisiones de dióxido de carbono en Costa Rica vienen del sector transportes y los principales responsables son los vehículos particulares que suman el 79% de las emisiones totales del sector transporte terrestre.

Además, tenemos presente que el reformado artículo 50 de la Constitución Política, establece la obligación del Estado de garantizar a las y los costarricenses

su derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, salvaguardando además la vida y la salud, y además los derechos fundamentales de tercera generación.

El VII Plan Nacional de Energía (2015-2030) estableció como objetivos específicos la importancia de intervenir en la regulación de la importación de los vehículos y dar pasos adelante para modificar el mercado de importación de vehículos con el propósito de impulsar la renovación de la flota vehicular aumentando su eficiencia y reduciendo los niveles de emisiones.

Organismos internacionales señalan que la exposición crónica a partículas y otros contaminantes aumentan el riesgo de desarrollar cardiopatías y neumopatías, así como cáncer de pulmón.

Debe siempre recordarse que la libertad de comercio no es irrestricta ya que puede ser objeto de regulación o restricción cuando se encuentren de por medio los intereses de la colectividad y en particular la salud pública y la conservación del medio ambiente.

Tanto gobernantes como legisladores pueden y deben restringir el uso, la importación, comercialización y hasta la fabricación de sustancias, productos y bienes que dañen la salud o el medio ambiente. Lo cual ya hoy día se aplica con respecto a cuestiones como sustancias y puede fundamentarse científicamente el daño actual y potencial a la salud y al ambiente que producen los vehículos movidos mediante hidrocarburos. Es importante anotar que la iniciativa no contiene prohibición de circulación de la flota vehicular actual, lo que desarrolla es un norte definitivo en la defensa de la salud y el ambiente, apoyando las iniciativas similares que han concluido con la prohibición de importar vehículos contaminantes. Se trata de un esfuerzo planetario contra el cambio climático en el que todos los países debemos implicarnos, sin embargo, la tardanza de algunos no puede ser excusa para que nosotros nos demoremos.

Las agencias importadoras y o vendedoras de vehículos nuevos y usados tendrán con la restricción una modificación en su mercado, pero esta se da con fundamento en el beneficio de la colectividad en lo que respecta a su salud y al cuidado del ambiente. Además, se plantea un período de transición con estímulos y restricciones que permitirá al mercado ajustarse. En esa dirección, se orientan las compras del sector público hacia unidades eléctricas, respetando un período de adaptación y las excepciones justificadas. Al respecto, debemos reconocer y agradecer los esfuerzos que han hecho ciertos importadores y comercializadores en el tema, sin embargo, dado el crecimiento de la flota vehicular y los daños constatados en la salud, la contaminación del aire y de la atmósfera, a la vez que se profundiza la dependencia energética y se incrementa la factura petrolera, es imperiosa y vital la conservación del bienestar de las personas y del país.

En virtud de las consideraciones expuestas, someto a conocimiento de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley para su estudio y aprobación por parte de sus señorías.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

TRANSICIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE

ARTÍCULO 1.- Prohibición de vehículos contaminantes

Queda prohibida la importación de vehículos que utilicen hidrocarburos a partir del año 2030.

ARTÍCULO 2.- Impuesto a vehículos contaminantes

Se establece un impuesto del equivalente en colones a quinientos dólares americanos a cada vehículo importado que utilice hidrocarburos. Lo recaudado por este impuesto se destinará al Instituto Costarricense de Ferrocarriles para la mejora y ampliación de los servicios de transporte público que ofrece. Este impuesto comenzará a aplicarse a partir de la entrada en vigencia de esta ley y hasta el año 2030.

A partir del quinto año de aplicación, este impuesto se duplicará y este aumento se destinará a financiar, mediante un fideicomiso del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la sustitución de las unidades de servicio de buses de las provincias costeras por unidades eléctricas.

ARTÍCULO 3.- Obligación de las instituciones públicas

Las instituciones públicas estarán obligadas a adquirir exclusivamente vehículos eléctricos a partir del año 2020. Desde la entrada en vigencia de esta ley y hasta el 2020 los vehículos eléctricos deberán ser, al menos, el cincuenta por ciento de los vehículos adquiridos. Esta obligación se incluirá en los planes anuales operativos de todas las instituciones públicas. Quedan excluidas de esta restricción las donaciones a título gratuito durante los próximos cinco años, los contratos vigentes a la fecha de publicación o las licitaciones cuyo cartel ya ha sido publicado.

ARTÍCULO 4.- Autorización excepcional

El Ministro de Obras Públicas y Transportes podrá, mediante resolución fundada, autorizar la importación de vehículos que utilicen hidrocarburos como combustible, siempre que se trate de unidades que por particulares condiciones de mercado, no estén disponibles con otro tipo de energía o cuyo costo triplice el de sus equivalentes. Esta autorización será otorgada para cada unidad y deberá conformarse con los principios del servicio público.

ARTÍCULO 5.- Líneas de financiamiento

El Sistema Bancario Nacional deberá destinar al menos el veinticinco por ciento de sus líneas de financiamiento para la adquisición de vehículos a la compra de unidades eléctricas, a partir del segundo año posterior a la entrada en vigencia de esta ley.

Los préstamos para la compra de vehículos que utilicen hidrocarburos como combustible tendrán una tasa de interés de dos puntos porcentuales sobre los créditos destinados a los vehículos eléctricos.

Rige a partir de su publicación.

Ronny Monge Salas

Marcela Guerrero Campos

José Antonio Ramírez Aguilar

Jorge Arguedas Mora

Karla Vanessa Prendas Matarrita

Franklin Corrella Vargas

Julio Antonio Rojas Astorga

Gerardo Fabricio Alvarado Muñoz

Arce Sancho Michael Jake

Marco Vinicio Redondo Quirós

Marlene Madrigal Flores

Javier Francisco Cambronero Arguedas

Marvin Atencio Delgado

Laura María Garro Sánchez

Maureen Cecilia Clarke Clarke

Sandra Piszcz Feinzilber

William Alvarado Bogantes

Jorge Rodriguez Araya

Gerardo Vargas Rojas

Edgardo Vinicio Araya Sibaja

Silvia Vanessa Sánchez Venegas

Mario Redondo Poveda

Juan Rafael Marín Quirós

Marta Arabela Arauz Mora

Emilia Molina Cruz

Abelino Esquivel Quesada

Ana Patricia Mora Castellanos

DIPUTADOS Y DIPUTADAS

24 de enero de 2017

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de forma en el Departamento de Servicios Parlamentarios.