



Proyecto: “Reducing Emissions in Latin America and the Caribbean through cleaner and more Sustainable Low Carbon Transport”

Documento introductorio sobre una visión sistémica para la promoción de vehículos más eficientes en Costa Rica

- Septiembre 2016 -



FIA Foundation
www.fiafoundation.org

1 Alcance del estudio

El Objetivo del proyecto EC LEDES II respecto de transportes corresponde a crear las condiciones técnicas y normativas para la regulación de la eficiencia energética para la importación de vehículos.

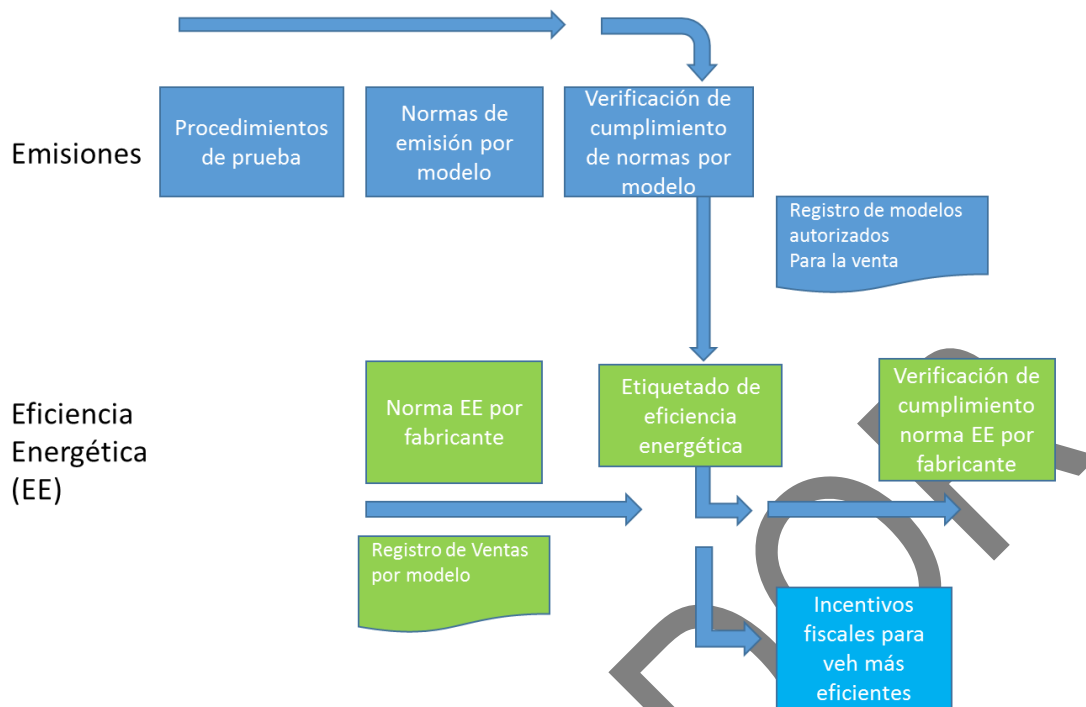
Para regular la eficiencia energética de los vehículos importados se requiere la creación de un sistema de normas técnicas para el mercado de vehículos que ingresan al país, junto con un sistema de control de cumplimiento y la aplicación de políticas fiscales de incentivo a los vehículos más eficientes.

La experiencia internacional muestra que existen tres pilares para la definición de un sistema como este:

- La industria automotriz diseña los vehículos para cumplir con normativas aceptadas internacionalmente, principalmente las normas de la Unión Europea.
- Las normativas de eficiencia energética están basadas en las normas de emisiones y sus sistemas de cumplimiento desarrollados para emisiones de contaminantes locales, como la serie de normas Euro 1 a Euro 6.
- La diferencia esencial entre las normas de emisión de la UE y las de eficiencia energética, es que las de emisión aplican para cada modelo de vehículo que un fabricante quiera comercializar y las de eficiencia energética aplican para el conjunto de unidades vendidas en un año. Es decir, las de emisión son por modelo de vehículo, las de eficiencia energética son por fabricante.

El sistema descrito anteriormente se puede resumir en la figura siguiente:





Como se puede observar, existe una complementación clara entre las componentes del sistema asociadas a las emisiones, a la eficiencia energética y los instrumentos de incentivos de tecnologías más eficientes, basándose todo en la existencia de procedimientos de prueba a partir de los cuales se genera la información necesaria para acreditar cumplimiento tanto por vehículo como por fabricante, así como también los montos de los incentivos que cada vehículo comercializado recibirá al momento de su inscripción y/o registro anual.

En el caso de Costa Rica el sistema está establecido en forma muy preliminar, limitándose en el caso de emisiones a la exigencia de normas Euro 1 para cada vehículo nuevo que quiera ser comercializado en el país, con un cumplimiento rudimentario basado sólo en declaraciones juradas por parte del importador.

Desde el punto de vista de la eficiencia energética existe en la Ley de Uso Racional de la Energía un incremento de un 30% del impuesto al consumo de vehículos ineficientes, pero el reglamento que lo hace operativo tiene problemas serios en su definición debido a su antigüedad y a la falta de relación con los prácticas aceptadas internacionalmente en la determinación de la eficiencia energética de un automóvil, que lo hace inaplicable. Además este instrumento está ligado únicamente al precio del vehículo, sin importar realmente la eficiencia de este.

Con respecto a herramientas fiscales para incentivar mejoras en la eficiencia energética de la flota, actualmente existe una iniciativa para la promoción de vehículos híbridos y eléctricos pero no existe ninguna política ligada a contaminantes de vehículos particulares. Se ha explorado la aplicación de un canon ambiental mientras que en el análisis actual se analizan distintos tipos de *feebates* – siendo esta una herramienta fiscal que aplica una sanción económica a vehículos por encima de un nivel pre-establecido de eficiencia energética (consumo de combustible o emisiones) y adjudica bonos a vehículos por de bajo del mismo nivel.

Para abordar la propuesta que permita definir un sistema completo para normas de emisiones y eficiencia energética para Costa Rica, facilitando además la aplicación de incentivos fiscales a vehículos más eficientes, se consideran los siguientes ámbitos de trabajo:

- Propuesta de norma técnica de eficiencia energética.

Se considera como norma técnica la definición de los procedimientos y condiciones de prueba necesarios para determinar las emisiones y la eficiencia energética expresada como rendimiento de combustible o emisiones de CO₂ de un modelo específico de vehículos que un importador desee comercializar en el país, todo bajo normativas de aceptación internacional. También se considera como norma técnica una norma de eficiencia energética corporativa aplicable al total de ventas anuales de un importador con un volumen de ventas relevante en el país.

- Propuesta para la evaluación de conformidad de la eficiencia energética para la importación de vehículos.

Se considera como evaluación un sistema que comprende la validación de la certificación de emisiones y rendimiento presentada por los importadores, incluyendo la generación de la información para el etiquetado de eficiencia energética.

- Propuesta de reglamento de eficiencia energética vehicular.

Corresponde a la propuesta de un procedimiento que permita discriminar entre vehículos eficientes e ineficientes de forma tal que permita aplicar el incremento de impuesto al consumo para vehículos ineficientes considerado en la Ley de uso racional de la energía basado en las mejores prácticas internacionales.

De acuerdo con la Ley 7447 para el Uso Racional de la Energía, se autoriza a aumentar en 30 puntos porcentuales el impuesto selectivo de consumo. De acuerdo con las discusiones entre el Centro Mario Molina Chile, CEGESTI y la mesa técnica durante la presentación de los informes, surgieron dudas sobre el cobro que deben ser aclaradas previo a una propuesta más robusta.

Entre las dudas, la más relevante es si este cobro es escalonado o si es fijo. De acuerdo con otra legislación similar que también otorgaba un porcentaje adicional como instrumento (le ley 8839 de Gestión Integral de Residuos Sólidos permite asignar un 20% adicional a los oferentes que, en igualdad de condiciones, demuestren que sus productos incorporan criterios que promuevan la gestión integral de residuos). En este caso, un criterio legal del Ministerio de Hacienda permitió asignar ese 20% de una manera gradual y no fijo. La situación con la ley 7447 es similar, por lo que es pertinente aclarar con el Ministerio de Hacienda si dicho cobro de un 30% puede hacerse de manera escalonada o únicamente como cobro fijo.

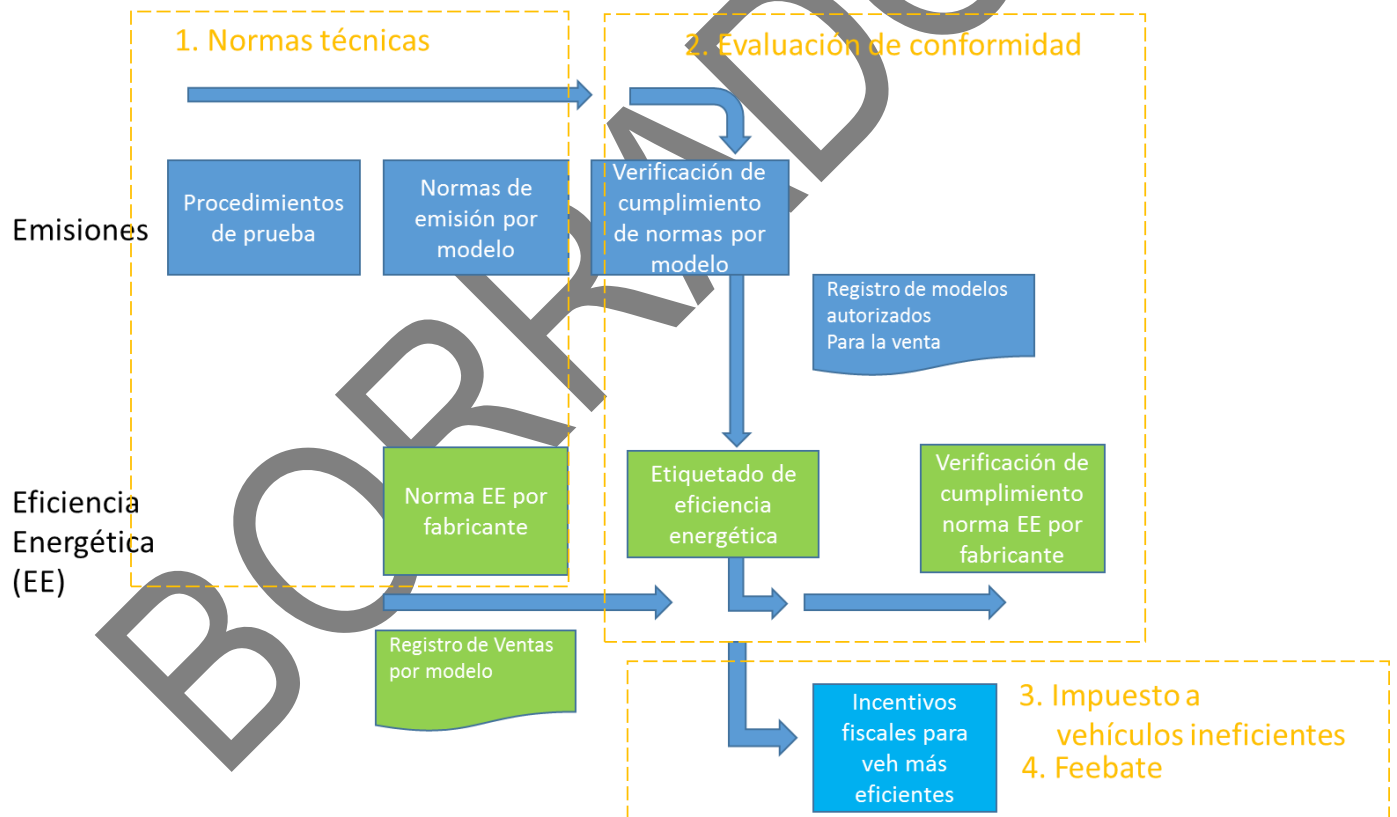
Otra situación con este instrumento es que está directamente ligado al precio del vehículo (impuesto selectivo de consumo) y no a su eficiencia. Por lo tanto, podría causar

distorsiones que podrían perjudicar a los vehículos más eficientes. Como ejemplo, se podría tener dos vehículos del mismo segmento o peso, uno que excede el umbral de eficiencia en 30 g CO₂/km (vehículo A) y otro que lo excede en 5 g CO₂/km (vehículo B). El vehículo A tiene un costo de 20 000 USD y el vehículo B de 32 000 USD. Luego de agregar el impuesto por ineficiencia, el vehículo A costaría 26 000 USD mientras que el vehículo B costaría 41 600 USD. Esto a pesar de que el vehículo B es mucho más eficiente de lo que es el vehículo A, por lo tanto, se crearía un incentivo perverso que no cumpliría con la meta propuesta de promover vehículos más eficientes.

- Propuesta de modificación del esquema tributario actual que considere la importación de automóviles basado en la eficiencia energética.

Se recomendará un esquema de tributación de automóviles basado en las mejores prácticas internacionales en promoción de vehículos más eficientes (feebate system).

Se presentan estos cuatro ámbitos de trabajo en la siguiente gráfica.



En los capítulos siguientes se desarrollan las propuestas para estos cuatro ámbitos.