ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA

REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO

FRANKLIN CORELLA VARGAS

MARCELA GUERRERO CAMPOS

EXPEDIENTE N.°19744

PROYECTO DE LEY

LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO

Expediente N.º 19744

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Esta iniciativa tiene por objeto estimular y fortalecer el uso del transporte eléctrico en Costa Rica como medida efectiva para reducir el consumo de combustible fósil del país, la contaminación ambiental, los daños en salud pública y el gasto de los usuarios en movilidad.

Costa Rica tiene un liderazgo en materia ambiental, sin embargo el sector transporte es responsable de las dos terceras partes del consumo de hidrocarburos y del 34% de las emisiones totales del país, según datos del MINAE. El Gran Área Metropolitana representa el 4% del territorio nacional, donde se concentra el 75% de la flota vehicular, 70% de la industria nacional y 60% de la población del país, según datos del INEC.

El sector energético emitió más de 7 millones de toneladas de CO_2 en el 2010. El impacto económico promedio en salud por contaminación del aire en nuestro país asciende a 210 mil millones de colones, los gastos en salud representan el 1.1% del PIB (2011) según el estudio Impacto Económico en la Salud por Contaminación del Aire en Costa Rica del Banco Mundial. Los costos asociados con mortalidad representan el 0.9% del PIB (aproximadamente 80% del total de costos).

Además, aproximadamente 350 muertes prematuras al año pueden ser atribuidas a la contaminación del aire (exposición material particulado). Los costos estimados están altamente concentrados en el GAM alrededor de San José.

Actualmente el sector transporte consume el 67% de hidrocarburos que importamos mediante la flota vehicular nacional, que en el año 2014 alcanzó la cifra de 1.399.082 unidades, de acuerdo con estimaciones de la Dirección Sectorial de Energía (DSE).

La matriz energética de nuestro país demuestra que la generación de energía eléctrica proviene de un 98% de energías renovables, lo cual nos coloca en la vanguardia a nivel mundial. Caso contrario sucede con la matriz de transporte y combustible, donde las estadísticas son a la inversa, ya que casi en un 100% de las fuentes provienen de combustible fósil no renovable y contaminador.

Se debe agregar que la factura petrolera que paga Costa Rica representó un cerca del 4.2% del PIB en el 2014, en ese año el país consumió 2.105 millones de dólares en combustibles fósiles. debido a que debe ser importado en su totalidad ya que no contamos con fuentes de provisión y actualmente el producto que se compra debe ser en su etapa final de refinación lo que encarece su costo.

Consecuentemente con las tendencias ambientales que nos implican grandes desafíos e innovaciones, hoy con vehemencia, requerimos cambios inmediatos en nuestras costumbres, que no sólo nos acerquen a la armonía ambiental que tanto promulgamos, sino que también promuevan la lucha contra el flagelo de la contaminación, la incidencia negativa en la salud del consumo de residuos de combustibles fósiles y un ahorro en el bolsillo de los habitantes del país.

Hemos propuesto este Proyecto de Ley para incentivar y promocionar el transporte eléctrico como una necesidad país para mejorar aspectos ambientales, de salud, económicos y otros. La oferta y la comercialización de los vehículos eléctricos son una realidad positiva, una alternativa innovadora y presentan una serie de ventajas sobre su desarrollo, tanto a nivel internacional, de colectividad y para muchos casos hasta individual.

Para un país como Costa Rica, sus beneficios adulan y tienen relación con la disminución por ahorro de la factura energética en importación de combustibles

fósiles, mayor seguridad y uso eficiente de la energía eléctrica al motivar recargas nocturnas cuando se dispone de incentivos como la Tarifa Residencial Horaria de la CNFL, más oportunidades y diversificación de empleo, mejora en la calidad del aire, de la salud, menor cantidad de gastos de mantenimientos, tanto a nivel de una flota vehicular de una empresa o del vehículo individual.

Por lo anterior, el presente proyecto propone que por el plazo de cinco años se establezcan una serie de incentivos y obligaciones por parte de la Administración Pública, las casas importadoras de vehículos y las empresas distribuidoras de electricidad, que permitan sustituir la flota vehicular actual, la cual como se indicó para el 2014 fue de 1.399.082 vehículos impulsados por combustibles no renovables, a otros movidos por energía eléctrica, la cual es casi 100% renovable. Además, así alcanzar en ese plazo la meta nacional de al menos 100.000 vehículos eléctricos o híbridos recargables. Esto sin olvidar que el texto pretende también promover que nuestro transporte público, sector al que debemos dirigirnos con prioridad, incursione en la energía eléctrica.

Este proyecto contiene siete Capítulos, el Primero de ellos establece los fines, las funciones, la responsabilidad de ejecución de esta ley, la declaratoria de interés público, la colaboración estatal y la vigencia. El Segundo Capitulo establece las exoneraciones, subsidios y exenciones de las que gozarán los vehículos eléctricos e híbridos recargables.

Los Capítulos III y IV establecen las obligaciones de la Administración Pública y las Casas Importadoras de Vehículos en garantizar, promover, informar, ofrecer, así como la supervisión del cumplimiento de las disposiciones contenidas en esta ley.

El Capítulo V regula lo referente al transporte público en sus modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, seetaxis o cualquier otro medio público de movilización. El Capítulo VI fomenta la instalación de los centros de recarga rápida y los centros de recarga lenta. Por último el Capítulo VII establece las facilidades de financiamiento para el transporte eléctrico mediante el Programa de Banca de Desarrollo y de otros programas del Sistema Bancario Nacional.

Por todo lo anterior y considerando los compromisos internacionales suscritos por nuestro país en materia de ambiente y según el Programa País Carbono Neutralidad Acuerdo-36-2012-MINAET, en el que el país ha ratificado la Convención de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), el Protocolo de Kioto y las Contribuciones Nacionales y Acuerdos de la COP21, proponemos la aprobación del siguiente Proyecto de Ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Fines

El fin primordial de la presente ley es el fortalecimiento y la promoción de la implementación del transporte eléctrico, para lo cual contará con lo siguiente: los órganos reguladores, la estructura, los subsidios, los incentivos, las obligaciones de la Administración, las obligaciones de las casas importadoras de vehículos, la implementación del transporte eléctrico público, los compromisos y las metas de cumplimiento en el tiempo.

Para tal efecto, esta ley ordenará las acciones, los programas y los proyectos para fomentar el fortalecimiento que permita el impulso del transporte eléctrico por medio de la sustitución en el tiempo de la flota vehicular actual, la creación del transporte eléctrico público y velar por el cumplimiento del marco jurídico regulatorio, el cual debe estar adecuado en consideración de ese interés público.

ARTÍCULO 2.- Vigencia

La presente ley tendrá una vigencia de cinco años a partir de la promulgación del reglamento a la misma. Este plazo perderá su vigencia en el caso de que antes su cumplimiento se alcanzare la meta de circulación de los vehículos eléctricos, que se fija en cien mil.

ARTÍCULO 3.- Definiciones

Para los efectos del artículo anterior, se definen los siguientes conceptos:

Vehículo eléctrico: todo bien mueble nuevo o usado, con no más de cinco años de antigüedad, impulsado con energía cien por ciento eléctrica con capacidad de almacenarla en paquetes de baterías recargables, conocido mundialmente como *Battery Electric Vehicle* (BEV). Se refiere a los vehículos privados y públicos, en su versión de automóviles, motocicletas, microbuses, buses, trenes, vehículos con placas especializadas y cualquier otro tipo de transporte similar.

Vehículo híbrido recargable: vehículo con capacidad para impulsarse con energía eléctrica y adicionalmente con otra fuente de energía; debe tener la característica de cargar las baterías mediante un conector externo, mientras se impulsa con la otra energía, se conocen como *PLUG-IN Hybrid Electric Vehicle* (PHEV). Para los efectos de esta ley, todo vehículo hibrido recargable se considerará eléctrico.

Centro de recarga: estación de suministro y/o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos o híbridos recargables que se clasifican en centros de carga rápida y centros de carga lenta.

Centros de recarga rápida: estación que suministra y/o comercializa electricidad para la recarga rápida de las baterías de los vehículos eléctricos o híbridos recargables, en los cuales la dispensa alcanza de un sesenta a un ochenta por ciento de la capacidad en un periodo de treinta minutos. Los equipos utilizados por los centros de carga se ajustan a los estándares internacionales y se definirán en el reglamento de esta ley.

Centro de recarga lenta: estación que suministra y/o comercializa electricidad para la recarga lenta de las baterías de los vehículos eléctricos o híbridos recargables. Este tipo de centro tiene como característica que sus dispensadores para carga pueden ser tipo poste, empotrado o parche. Su funcionamiento se rige por los estándares internacionales y el periodo de carga puede tardar hasta seis horas.

Ecotaxis: vehículos eléctricos o híbridos recargables destinados al servicio del transporte público en la modalidad de taxi. Entendidos como automóviles con una capacidad no mayor de cinco personas y vehículos de carga liviana.

Unitaxis: es un ecotaxi con una capacidad máxima de tres pasajeros.

ARTÍCULO 4.- El Ministerio de Ambiente y Energía tendrá a su cargo la ejecución de la presente legislación, con las siguientes funciones:

a) Promover el desarrollo y la implementación del transporte eléctrico, tanto en su modalidad pública como privada. Para lo anterior, y con el concurso del Ministerio de Ambiente y Energía, elaborará el Plan Nacional de Transporte Eléctrico.

b) Fomentar e incentivar la participación de la ciudadanía en la utilización y compra de las diferentes modalidades que ofrece el transporte eléctrico.

c) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.

d) Velar por el alcance de las metas, establecidas en esta ley, sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.

e) Vigilar que las empresas importadoras de vehículos ofrezcan los diferentes modelos en el mercado y con las últimas tecnologías.

f) Emitir las directrices en cuanto a la instalación de los centros de carga.

g) Coordinar con las instancias del Gobierno correspondientes la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.

h) Coordinar con las instancias de la Administración la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.

i) Coordinar con las instancias de la Administración la implementación de las directrices en cuanto a la importación de los repuestos para vehículos eléctricos e híbridos recargables.

j) Ejecutar la implementación del transporte eléctrico por medio de la promoción de sus beneficios en: el ahorro energético, la disminución de los gases de efecto invernadero (GEI) y el ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible.

k) Verificar por el acatamiento obligatorio en cuanto a la instalación, distancia y funcionamiento de las denominadas centros de carga cantonales, en carreteras nacionales, para lo cual coordinará con las municipalidades correspondientes, parqueos y otros, así establecidos en esta ley.

l) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos de transporte eléctrico, que permita su fácil identificación para los efectos de los alcances de esta ley.

ARTÍCULO 5.- Responsabilidades del Ministerio de Obras Públicas y Transporte

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes coadyuvará en la ejecución de esta ley, mediante el cumplimiento de las siguientes funciones:

a) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.

b) Velar por el alcance de las metas, establecidas en esta ley, sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.

c) Coordinar con las instancias de la Administración la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.

d) Coordinar con las instancias de la Administración la implementación de la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.

ARTÍCULO 6.- Interés público

Por la actividad que regula la presente ley, sus disposiciones se considerarán de interés público.

ARTÍCULO 7.- Colaboración estatal

Debido a que el fin primordial de la presente ley es fomentar el uso del transporte eléctrico, en acatamiento de los compromisos nacionales e internacionales suscritos por el país, el Estado, por medio de la Administración Pública, brindará toda su colaboración para la implementación de las disposiciones de la presente ley, dándole prioridad a la conclusión de sus programas, planes y metas.

CAPÍTULO II
LOS INCENTIVOS

ARTÍCULO 8.- Los incentivos de esta ley

Con el fin primordial de promover el uso del transporte eléctrico la presente ley establecerá una serie de incentivos de carácter económico y de facilidades de uso en circulación, acceso al crédito y otros.

ARTÍCULO 9.- El impuesto selectivo de consumo

Se exonera en un ciento por ciento del pago del impuesto selectivo de consumo a los vehículos híbridos recargables y eléctricos nuevos importados, sean estos vehículos automotores, de transporte público, transporte de mercancías y las motocicletas híbridas recargables y eléctricas importadas al país.

ARTÍCULO 10.- El impuesto de ventas

Se exonera en un ciento por ciento del pago del impuesto de ventas, establecido en la Ley N.° 6826, Ley de Impuesto General sobre las Ventas, de 8 de noviembre de 1982, los vehículos híbridos recargables y eléctricos nuevos importados, sean estos vehículos automotores, de transporte público, transporte de mercancía y las motocicletas híbridas y eléctricas importadas al país.

ARTÍCULO 11.- El impuesto sobre el valor aduanero

Se elimina el impuesto del uno por ciento sobre el valor aduanero de las mercancías importadas, establecido en la Ley N.° 6879, de 21 de julio de 1983, a los vehículos híbridos recargables y eléctricos nuevos importados, sean estos vehículos automotores, de transporte público, transporte de mercancías y las motocicletas híbridas y eléctricas importadas al país.

ARTÍCULO 12.- Exoneración de las partes reemplazables y los repuestos de los vehículos eléctricos

A las partes remplazables y los repuestos de los vehículos híbridos recargables y eléctricos específicos de la tecnología, según lo disponga el reglamento de la presente ley, debidamente autorizados por el Ministerio de Ambiente y Energía, se le aplicarán las mismas exoneraciones y los alcances establecidos en los artículos 5, 6 y 7 de la presente ley.

ARTÍCULO 13.- Subsidio sobre el pago de los derechos de circulación de los vehículos eléctricos

Los vehículos híbridos recargables y eléctricos serán condonados en un ciento por ciento del pago de los derechos de circulación por los primeros cinco años desde su entrada al país. Se exceptúan de esta exoneración el canon correspondiente al seguro obligatorio de accidentes (SAO) y los montos por infracciones a la Ley de Tránsito.

ARTÍCULO 14.- Depreciación de los vehículos eléctricos para efectos del pago de la renta de empresas privadas

Las empresas privadas que a partir de la entrada en vigencia de la presente ley decidan sustituir su flota de transporte al menos en un diez por ciento anual, con un mínimo de tres vehículos, por vehículos híbridos recargables o eléctricos, podrán depreciar el valor de estos vehículos en el plazo de tres años para efectos de la declaración del impuesto de la renta. Los vehículos adquiridos en estas condiciones no se podrán traspasar durante los primeros tres años.

ARTÍCULO 15.- Exención de la restricción vehicular

De las restricciones vehiculares de circulación en áreas metropolitanas, actuales o futuras, se exceptúan los vehículos híbridos recargables y eléctricos, para lo cual el Viceministerio de Transportes emitirá la directriz correspondiente que los distinga.

ARTÍCULO 16.- Exoneración del pago de parquímetros

Los vehículos híbridos recargables y eléctricos serán dotados de un distintivo que les permita el no pago del servicio de parquímetros, para lo cual las municipalidades que regulan esta actividad deberán girar las directrices correspondientes.

ARTÍCULO 17.- Uso de parqueos azules para vehículos de transporte eléctrico

Los vehículos híbridos recargables y eléctricos podrán parquear en los espacios designados como azules para el transporte eléctrico dentro de los parqueos públicos, así como de supermercados, centros comerciales y demás parqueos privados, según las disposiciones del reglamento de la presente ley.

Estos espacios preferenciales para el transporte eléctrico en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la correspondiente ley.

CAPÍTULO III
LAS OBLIGACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ARTÍCULO 18.- Facilidades para el transporte eléctrico

La Administración Pública facilitará el uso y la circulación de los vehículos eléctricos e híbridos recargables, para lo cual emitirá las directrices necesarias, de modo que sus conductores encuentren los estímulos que faciliten y promuevan el uso de vehículos eléctricos.

ARTÍCULO 19.- Flota vehicular institucional

El Gobierno central y las instituciones del Estado programarán la renovación o sustitución de sus flotas vehiculares, de modo que, en consideración a sus necesidades, éstas se reemplacen en un diez por ciento con vehículos eléctricos, en un plazo no mayor de cinco años a partir de la vigencia de la presente ley.

ARTÍCULO 20.- Inversión en infraestructura

La Administración Pública tendrá como prioridad de inversión el financiamiento de aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de carga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otras. Para estos efectos se autoriza a los fondos de inversión para que participen en el financiamiento de estos programas.

CAPÍTULO IV
LAS OBLIGACIONES DE LAS CASAS IMPORTADORAS DE VEHÍCULOS

ARTÍCULO 21.- Oferta de vehículos eléctricos e híbridos recargables

Las casas importadoras de vehículos, cuyas marcas representadas tengan dentro de su inventario de ofertas a nivel mundial modelos de vehículos eléctricos, deberán cumplir con los trámites correspondientes para ofrecer esos modelos en el país, dentro de los doce meses siguientes a la vigencia de esta ley. El Ministerio de Ambiente y Energía mantendrá una lista de los modelos de vehículos eléctricos ofrecidos en el país por las casas importadoras y deberá verificar que estos se ajusten a los estándares mundiales.

ARTÍCULO 22.- Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta

La oferta de vehículos eléctricos de las casas importadoras deberá ser actualizada y mantener los modelos más recientes del mercado, así como los accesorios y repuestos. El Ministerio de Ambiente y Energía velará por el cumplimiento de esta disposición, según lo disponga el reglamento de la presente ley.

ARTÍCULO 23.- Servicio de reparación y revisión

Las casas importadoras deberán ofrecer obligatoriamente el servicio de reparación y revisión de los vehículos eléctricos e híbridos recargables, cumpliendo con las garantías que se contraten; asimismo, las casas

importadoras serán responsables del reciclaje y el manejo de las baterías eléctricas que deban ser desechadas de los vehículos que vendan.

ARTÍCULO 24.- Promoción del uso de vehículos eléctricos e híbridos recargables

La Administración Pública, por medio de sus instituciones, y las casas importadoras deberán realizar campañas promocionales sobre los beneficios de transporte eléctrico, y coordinarán con las autoridades correspondientes la aplicación de los incentivos, exoneraciones y subsidios contemplados en esta legislación.

ARTÍCULO 25.- Supervisión y sanción sobre el incumplimiento de las disposiciones de la presente ley

El Ministerio de Ambiente y Energía, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, establecerán las instancias que velarán por el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley.

CAPÍTULO V
TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 26.- Servicio público de transporte eléctrico

Se establece como prioridad nacional la utilización de la energía eléctrica en el transporte público nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis y seetaxis como cualquier otro medio público de movilización, el cual se ajustará a las posibilidades del país. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de este tipo de transporte.

ARTÍCULO 27.- Servicio de trenes

Se promoverá el fortalecimiento y la construcción de los servicios de trenes eléctricos en todo el país. Para esos efectos, las iniciativas que tengan como

objetivo financiar estas inversiones se considerarán prioritarias en los diferentes programas de la Administración.

ARTÍCULO 28.- Concesiones de autobuses

Cuando la viabilidad financiera y las condiciones de las rutas de autobuses lo permitan la flota de éstos deberá ser sustituida de forma paulatina, de modo que ajustándose al Plan Nacional de Transporte Eléctrico se logre la sustitución total en los próximos años.

ARTÍCULO 29.- Transporte escolar y turístico

Los permisos para el transporte escolar y turístico serán otorgados de forma preferencial a aquellos oferentes que ofrezcan este servicio en vehículos híbridos recargables y eléctricos. El Gobierno y las casas importadoras ofrecerán las garantías y las facilidades requeridas para que los proveedores de este servicio puedan acceder a los vehículos de transporte eléctrico.

ARTÍCULO 30.- Concesiones ordinarias de taxis

Aquellos concesionarios del servicio de taxis ordinario que desean sustituir sus vehículos carburados por híbridos recargables y eléctricos podrán disfrutar de los beneficios que ofrece esta ley, además podrán usar el color distintivo de los ecotaxis. En el caso de que se inicien futuros procesos de concesión de taxis, el Consejo de Transporte Público deberá exigir que al menos el diez por ciento de concesiones se otorgue a vehículos híbridos recargables y eléctricos, atendiendo el procedimiento que se establecerá en el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 31.- Ecotaxis y unitaxis

El Consejo de Transporte Público establecerá y regulará el servicio de ecotaxis y unitaxis, el cual se brindará, de forma exclusiva, con vehículos híbridos recargables y eléctricos. Estos serán de color verde como distintivo.

CAPÍTULO VI
LOS CENTROS DE RECARGA

ARTÍCULO 32.- La implementación de los centros de recarga rápida

El Ministerio de Ambiente y Energía, tendrá la obligación de velar por la construcción y la puesta en funcionamiento de los centros de carga rápida en el país. De conformidad con los estándares internacionales, en carreteras nacionales deberá haber por lo menos un centro de carga cada ochenta kilómetros, en caminos cantonales la distancia mínima de separación será de ciento veinte kilómetros. Las distancias antes señaladas y en consideración a las variaciones futuras, podrán ser ajustadas por el reglamento a la presente ley.

ARTÍCULO 33.- Obligación de contar con puestos de recarga

La Administración Pública emitirá las directrices correspondientes, de modo que se disponga como obligatorio que se contemple en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales que cuenten con puntos de recarga para vehículos eléctricos. Cuando se deba renovar patentes de estos negocios comerciales, también se aplicará esta disposición. El porcentaje de puestos de recarga se determinará según el tamaño de los parqueos y se regulará vía reglamento.

Los parqueos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 34.- Obligación de las instituciones o empresas distribuidoras de electricidad

Las instituciones o las empresas distribuidoras de electricidad deberán instalar al menos un centro de recarga rápido en cada cabecera de provincia y al menos un centro de recarga lenta en los siguientes lugares: Liberia, La Cruz, Nicoya, Cañas, Paquera, Upala, La Fortuna, La Virgen de Sarapiquí, Barranca de Puntarenas, Heredia centro, Cartago centro, Alajuela centro, San José centro, Garabito, Dominical de Osa, San Isidro del General, Palmar Norte, Corredores, Golfito, La Trinidad de Dota, Guácimo, Limón centro, Turrialba y

Puerto Viejo de Talamanca, la ubicación de los centros podrá ser modificada mediante el Plan Nacional de Transporte Eléctrico. La obligación de la instalación de estos centros corresponderá a la institución o empresa que cuente con más abonados en el lugar de instalación y contarán con un plazo de 12 meses impostergables para la instalación.

CAPÍTULO VII
FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 35.- Banca de Desarrollo

El financiamiento del transporte eléctrico en su modalidad de uso particular o comercial, ya sea individual o colectivo, formará parte de los proyectos de la Banca de Desarrollo, para esos efectos el Ministerio de Economía, Industria y Comercio girará las directrices correspondientes.

ARTÍCULO 36.- El Sistema Bancario Nacional

Se faculta al Sistema Bancario Nacional para que implemente las líneas de financiamiento del transporte eléctrico. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando éstas no representen situaciones riesgosas para las entidades.

Rige a partir de su publicación.

Franklin Corella Vargas **Marcela Guerrero Campos**

DIPUTADOS