

San José, 11 de octubre de 2016

Señor Diputado
NOMBRE
Fracción NOMBRE
Asamblea Legislativa
S. D.

Estimado señor Diputado:

Quiero externarle mi más cordial saludo. Como representante de la marca líder mundial en ventas de vehículos en Costa Rica y como la agencia automotriz que ha llevado la bandera en temas ambientales en el país, tenemos el deber de hacer de su conocimiento una serie de temas trascendentes tanto para la industria automotriz, como para la empresa que represento.

Toyota Motor Corporation inició, en el año 1996, un proceso de transformación para atender de manera responsable el problema del cambio climático. En el año 2010 adoptó la meta de reducir, para el 2050, un 90% de las emisiones de CO₂. (Ver hoja de Anexos, Gráfico 1).

Esta es una meta viable, hacia la que ya hemos dado importantes e innegables pasos, mediante la migración de las tecnologías de combustión, hacia las tecnologías automotrices limpias. Somos líderes en ese cambio y nos alegra enormemente saber que otras empresas de la industria también han seguido este modelo. (Ver hoja de Anexos, Gráfico 2).

En Costa Rica iniciamos, en el año 2004, la comercialización del Toyota Prius; el primer vehículo híbrido de venta masiva a nivel mundial. Gracias a este esfuerzo, los costarricenses fueron los segundos consumidores latinoamericanos con acceso a los vehículos híbridos (tecnología automotriz limpia).

A la vez, para estar alineados con las metas de ambiente propuestas por la corporación a nivel mundial y las metas de ambiente del Gobierno costarricense, desde el 2010 trabajamos fuertemente para ser una empresa carbono neutral; en el 2013 logramos nuestro objetivo: ser la primera agencia automotriz latinoamericana carbono neutral, meta que hemos mantenido desde entonces.

En 2015, mediante la firma del Acuerdo de Cambio Climático de París, se establecieron metas específicas en el mundo. Sin embargo, cada país tiene que definir sus propias metas

para lograr ese objetivo global. Costa Rica no está exenta de este esfuerzo y uno de sus principales retos son las emisiones del transporte público y, en menor medida, las de transporte privado. Según datos del MINAE, el sector transporte consume el 67% de los hidrocarburos que importamos; rubro que en el año 2014 alcanzó casi 1.400.000 unidades y es el responsable del 84% de las emisiones. (Ver hoja de Anexos, Gráfico 3).

La matriz de cambio de automóviles nos evidencia que actualmente no existe una solución única a la transformación de tecnologías limpias, pues avanzan en igual sentido los vehículos eléctricos, los de hidrógeno y los híbridos. De esta manera, el país no puede, ni debe excluir tecnologías automotrices limpias. Sabemos que en el 2050 las tres tecnologías abarcarán el grueso de la oferta vehicular (ver hoja de Anexos, Gráfico 2). Es importante destacar que en estos momentos no es posible conocer cuál de estas tres tecnologías prevalecerá.

Este es un proceso que avanza, por eso el país tiene dos posibilidades: negarlo y asumir los costos de los efectos negativos del cambio climático, o afrontarlo manteniendo su liderazgo internacional en materia de protección del ambiente y en pro del desarrollo sostenible.

Nuestra posición como representantes de la empresa automotriz más verde del mundo (Toyota Motor Corporation) y además como empresa líder en Carbono Neutralidad (Grupo Purdy Motor) y como costarricenses, ante el proyecto de ley Expediente No. 19744, consta de los siguientes puntos, que someto a su consideración:

1. La solución que adopte el país debe ser inclusiva de todas las tecnologías automotrices limpias. Se debe propiciar el desarrollo de todas las tecnologías automotrices limpias, sin exclusión alguna: híbridas, eléctricas y de hidrógeno y cualquier otra que pueda surgir en el futuro.
2. El Estado debe apoyar el proceso de transformación de las tecnologías automotrices limpias, pues solo de esa manera se convierte en su aliado efectivo para el cumplimiento de las metas del Acuerdo de Cambio Climático de París.
3. Ya el Estado costarricense entendió que no puede lucrar fiscalmente con estas tecnologías automotrices limpias al impulsar el Decreto 33096-H-MINAE-MOPT. Sería un grave error que la Asamblea Legislativa no reconozca el alto costo del desarrollo de las tecnologías verdes, dejando por fuera otras tecnologías automotrices limpias.
4. El Estado debe incentivar el uso de las tecnologías automotrices limpias sin que el financiamiento recaiga sobre la totalidad de los costarricenses. Socialmente no es justo que se elimine el impuesto de ventas para la importación de cualquier tecnología automotriz limpia puesto que el Gobierno requiere de dichos ingresos para financiar programas sociales.

5. Si políticamente se considera correcto que los costarricenses con menos ingresos financien a los compradores de vehículos de tecnologías automotrices limpias, por medio de la eliminación del impuesto de ventas, esta debe darse a todas las tecnologías limpias. Se debe propiciar el desarrollo de todas las tecnologías automotrices limpias, sin exclusión alguna.
6. No hay duda de que quien decidirá cuál tecnología automotriz limpia prevalezca en el mercado será el consumidor, pues es él quien tiene el poder de dirección para la industria automotriz, aunque somos conscientes de que las autoridades gubernamentales tienen la responsabilidad de orientar a sus ciudadanos acerca del uso de todas las tecnologías automotrices limpias, existentes y por venir.
7. La propuesta del Proyecto de Ley, que respetuosamente recomendamos prevalezca, es conservar los beneficios del Decreto 33096-H-MINAE-MOPT vigente, que no tiene impacto fiscal alguno para los vehículos de tecnologías automotrices limpias. Aunque sí ha tenido un impacto ambiental positivo al haberse iniciado la educación del consumidor acerca del uso de las tecnologías automotrices limpias.
8. Un incentivo poderoso para que el país consuma tecnologías automotrices limpias es eliminar el impuesto "al ruedo" (marchamo), en un 25%, ya que este representa un costo sumamente alto. Eso sí que motivaría un mayor consumo de estas nuevas tecnologías automotrices.
9. Tema fundamental es reconocer que el proceso de transformación de las tecnologías automotrices limpias, como bien lo señala Mónica Araya, es un proceso que tomará 40 años, por lo cual una meta de vigencia de 5 años o 100 mil automóviles, como la que se plantea en el Proyecto 19.744, viene a debilitar una visión de transformación de largo plazo y a generar incertidumbre en los inversionistas de la infraestructura que requieren estas tecnologías automotrices limpias.
10. En Costa Rica ya es posible fabricar o ensamblar automotores sin pagar impuestos, por medio de los incentivos de zonas francas, de manera que los beneficios que para este fin se incluyen dentro del proyecto 19.744 son innecesarios. Por el contrario, pueden causar graves efectos fiscales de contrabando.
11. El transporte público no paga impuestos, de manera que hoy día es una decisión empresarial motivada en temas financieros para que se produzca el cambio.

Estimado señor Diputado, Costa Rica ha depositado en sus manos la conducción del país en momentos de cambio para el mundo. Sabemos que usted podrá considerar los diferentes

aspectos para su análisis pausado y sopesado, tomando en cuenta argumentos que van desde la realidad de la evolución de las tecnologías automotrices limpias, hasta la infraestructura que debe acompañarles. Este debe ser un análisis integral e inclusivo de todas las tecnologías disponibles.

Por ejemplo, en materia de electricidad los países más desarrollados y con mayor cantidad de vehículos eléctricos tienen una demanda de un cargador rápido (15-30 minutos de duración en la carga) por cada 10 vehículos y en cada 50 kilómetros. Aun así, los usuarios en estos países reclaman la falta de infraestructura en los fines de semana, cuando realizan otro tipo de recorridos, no cotidianos.

Pongo a su entera disposición el acceso a nuestros estudios y a nuestros especialistas, los cuales le podrían ayudar a dimensionar de mejor manera esta evolución histórica y los pasos que empresas, usuarios y Gobierno debemos dar simultáneamente.

Agradecido por su tiempo.

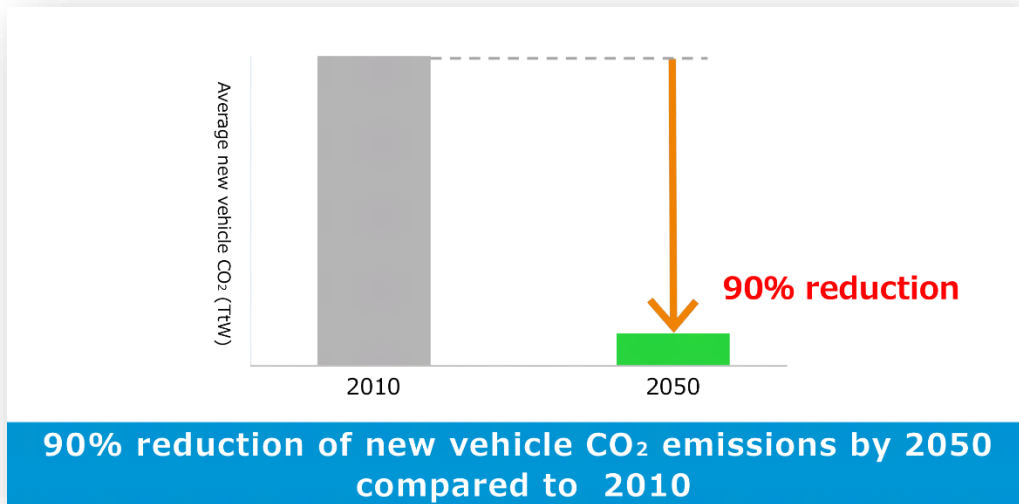
Me suscribo,

Javier Quirós Ramos de Anaya
Presidente
Grupo Purdy Motor

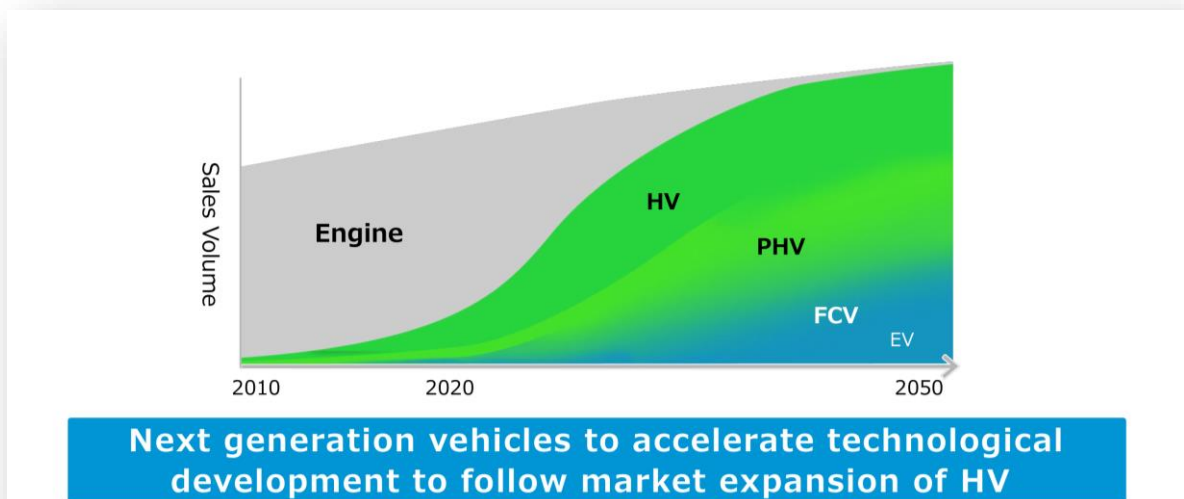
Hoja de Anexos

Evolución de las tecnologías automotrices limpias

Anexo No.1, fuente: *presentación del Sr. Luiz Andrade en el Foro de Cuidemos el Aire en agosto de 2016.*



Anexo No.2, fuente: *presentación del Sr. Luiz Andrade en el Foro de Cuidemos el Aire en agosto de 2016.*

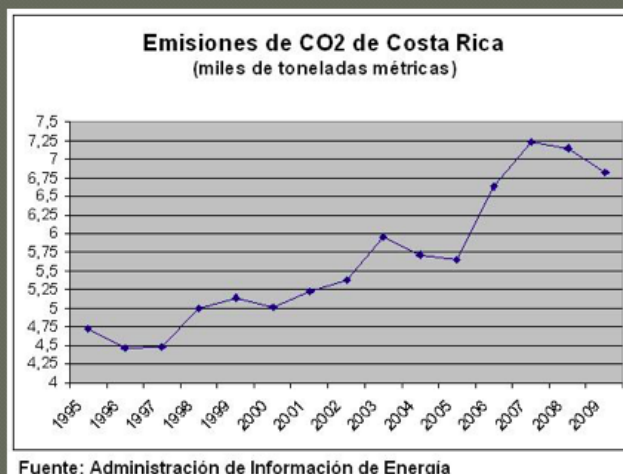


Anexo No. 3, fuente: datos del MINAE

Según datos del MINAE, el sector transporte consume el 67% de los hidrocarburos que importamos, y en 2014 alcanzó casi 1.400.000 unidades y es el responsable del 84% de las emisiones. El 58% del parque automotor (690.000 vehículos) tiene entre 10 y 20 años de antigüedad.

Emisiones de CO generadas en la GAM por categoría

	FUENTES DE EMISION	%	% Ac
A	AUTOMÓVILES	64,1	64,1
B	CARGA LIVIANA	17,5	81,6
C	MOTOCICLETAS	7,1	88,7
D	CARGA PESADA	2,8	91,5
E	AUTOBUSES	1,6	93,1
F	MANEJO DE RESIDUOS	1,4	94,5
G	QUEMA DE COMBUSTIBLE INDUSTRIALES	1	95,5
H	AERONAVES	0,7	96,2
I	GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA	0,1	96,3



Inventario de emisiones contaminantes de la GAM, Universidad Nacional de Costa Rica