

Al contestar refiérase
al oficio n.º **02494**

14 de febrero, 2025
DFOE-GOB-0086

Señor
Emerson Machado Cruz
Auditor Interno
REGISTRO NACIONAL
emachado@rnp.go.cr

Estimado señor:

Asunto: Se atiende consulta planteada por oficio JAD-AIN-250-2024, sobre la posibilidad de erogación de fondos públicos y su fiscalización, por recarga de vehículos eléctricos en parqueos dentro de instituciones públicas.

Se recibió en la Contraloría General vía correo electrónico el oficio JAD-AIN-250-2024 el 20 de diciembre de 2024, mediante el cual se consulta el criterio de la Contraloría General de la República sobre la posibilidad de erogación de fondos públicos y su fiscalización, por recarga de vehículos eléctricos en parqueos dentro de instituciones públicas.

I. OBJETO DE LA CONSULTA

En lo sustancial consulta el auditor interno del Registro Nacional sobre los alcances e implicaciones jurídicas que tendría para las instituciones públicas, incurrir en erogaciones con cargo a fondos públicos, para el pago de servicios eléctricos a través de centros de recarga para vehículos eléctricos que se dispongan en los parqueos institucionales para personas funcionarias y particulares.

Basa su criterio en la *La Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico*, N° 9518, que regula una obligación a la Administración Pública de brindar facilidades para el transporte eléctrico, facilitando la construcción y funcionamiento de centros de recarga para vehículos eléctricos en los parqueos institucionales, regula la participación de las distribuidoras concesionarias del servicio; la rectoría del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), en coordinación con el MOPT, en la emisión de lineamientos para la implementación de centros de recarga para vehículos eléctricos; y alude a la Resolución INTENDENCIA DE ENERGÍA RE-0020-IE-2023, denominada: "Fija la tarifa aplicable en los centros de recarga rápida para

DFOE-GOB-0086

-2-

14 de febrero, 2025

vehículos eléctricos (T-VE) por tiempo de uso”, emitida por la Intendencia de Energía de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en la cual, se fijaron las tarifas para los centros de recarga autorizados en Costa Rica.

Derivado de dicho marco legal, el consultante concluye que no es posible brindar el servicio de recarga de forma gratuita a vehículos particulares no estatales, aún si estos se encuentran, por aspectos de parqueo o visita, dentro de una institución pública donde exista un centro de recarga; por cuanto visualiza una vulneración de normativa legal que regula el adecuado manejo de fondos públicos y el sistema de control interno.

Finalmente, el auditor indica que: *“Las consultas efectuadas por esta instancia se originan como se señaló previamente, con motivo de contar con criterio del Ente Contralor en el tema de aspectos que puedan implicar disposición de fondos públicos y su fiscalización, en los procesos de contratación, instalación y operación de esos centros de recarga eléctrica dentro de parqueos de instituciones públicas, así como sobre la imposibilidad de brindar recarga gratuita, al implicar algún costo al erario público de la institución, donde se ubiquen esos centros de recarga, o que pueda resultar al margen de las normas especiales que rijan en la materia de energías, dejando de lado la observancia del control del fondo público.”.*

II. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

El ejercicio de la potestad consultiva de la Contraloría General se encuentra regulado, en el artículo 29 de la Ley Orgánica n° 7428 del 7 de setiembre de 1994, en el cual se establece que el Órgano Contralor ejerce la potestad consultiva en el ámbito de sus competencias, de manera que atiende las consultas que al efecto le dirijan los órganos parlamentarios, los diputados de la República, los sujetos pasivos y los sujetos privados no contemplados en el inciso b), del artículo 4, de la indicada ley.

En razón de lo anterior, se emitió el “Reglamento sobre la recepción y atención de consultas dirigidas a la Contraloría General de la República”, R-DC-0197-2011 de las ocho horas del trece de diciembre del 2011, publicado en la Gaceta No. 244 del 20 de diciembre de 2011, en el que se establecen las condiciones que rigen el trámite y la atención de las consultas ingresadas como parte del ejercicio de la competencia consultiva.

De conformidad con los artículos 8 y 9 del citado Reglamento, la Contraloría General no tiene por norma referirse a casos y situaciones concretas que deben ser resueltas por la Administración Pública respectiva en el ejercicio de sus competencias, de tal manera que lo que se emite corresponde a un criterio que no pretende abordar y mucho menos resolver un caso específico.

Por lo tanto, debe quedar claro que no se está brindado una respuesta específica, sino que el presente criterio emitido en ejercicio de la potestad consultiva tiene un carácter general cuyo propósito es servir de insumo a la Administración, junto con los elementos fácticos y jurídicos respectivos, que permitan orientar la toma de decisiones de los gestores públicos directamente responsables de la buena marcha de los asuntos que les competen.

En el caso particular, debe además indicarse que existe una rectoría a cargo del MINAE y el MOPT que incluye la reglamentación de *La Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico*, N° 9518. Por ello, sin perjuicio de lo que dichas autoridades en su ámbito de competencia puedan disponer, el presente criterio se emite bajo el marco de competencias propias de la Contraloría General, respecto de la materia de Hacienda Pública.

III. CRITERIO DEL ÓRGANO CONTRALOR

1) Sobre el uso de tecnologías limpias en el transporte público: un compromiso país que garantiza el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado

El artículo 50 constitucional, establece como fin fundamental y valor esencial del Estado costarricense procurar "el mayor bienestar a todos los habitantes del país". De tal manera que, el "ambiente sano y ecológicamente equilibrado" forma parte del contenido del mayor bienestar de todos los habitantes, causa, fin y también condición y límite del ejercicio de las potestades y competencias públicas, no solo del Estado, sino también de las Municipalidades¹.

En sentencia número 2006-017126 de las 15:05 horas del 28 de noviembre de 2006, la Sala Constitucional señaló que: "(...) *la noción de "ambiente" establecida en el artículo 50 de la Constitución, debe comprenderse en un sentido "macro-ambiental". Esto significa que no solo involucra la protección a los elementos primarios de la naturaleza, sino también aspectos relativos a la economía, explotación agrícola, actividad urbana* (v.gr., lo relacionado a la **planificación de las ciudades**), entre otros elementos: "(...) Asimismo, es importante resaltar que en la jurisprudencia constitucional el concepto de "ambiente" no ha sido limitado a los elementos primarios de la naturaleza, sea el suelo, el aire, el agua, los recursos marinos y costeros, los minerales, los bosques, la diversidad biológica en la flora y fauna, y el paisaje; a partir de los cuales se conforma el marco ambiental sin el cual las demandas básicas -como la alimentación, energía, vivienda, sanidad y recreación- serían imposibles; sino que lo ha entendido de una manera integral, estableciéndose un concepto "macro-ambiental",

¹ Res. N° 2016-004621. SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. San José, a las dieciséis horas y veinte minutos del cinco de abril de dos mil dieciséis; entre otras.

DFOE-GOB-0086

-4-

14 de febrero, 2025

al comprender también aspectos relativos a la economía, en lo que se refiere a la generación de divisas a través del turismo y/o la explotación agrícola (sentencias número 5893-95, de las nueve horas cuarenta y ocho minutos del veintisiete de octubre de mil novecientos noventa y cinco; y en igual sentido, las número 3705-93, supra citada, y número 2988-99, de las once horas cincuenta y siete minutos del veintitrés de abril de mil novecientos noventa y nueve); y a lo relativo a la actividad urbana, que comprende la planificación de las ciudades, la determinación de usos de suelo, el tratamiento de la basura (sólida, de desechos tóxicos, aguas residuales), el control sónico, planeamiento de las vías públicas, y la regulación de los anuncios publicitarios (sentencia número 2003-3656). Finalmente, debe reiterarse la indisoluble relación que se plantea entre la protección al medio ambiente y la efectiva garantía de los derechos fundamentales a la vida, a la salud y, en general, a la posibilidad del ser humano de desarrollar una existencia en concordancia con su dignidad intrínseca. Esta Sala ha indicado que: "(...) proteger la naturaleza, que es patrimonio mundial, es también salvaguardar no solo la vida del hombre y su salud, sino también la de la humanidad sobre la tierra" (Lo resaltado es propio).

El estímulo y fomento en el uso del transporte eléctrico en el país, como una medida efectiva para reducir el consumo de combustibles fósiles y con ello disminuir la contaminación ambiental, los daños en la salud pública y el gasto de los usuarios en movilidad; forma parte de los compromisos internacionales suscritos por el país en materia de protección al ambiente y con el Programa País Carbono Neutral y la Convención de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), el Protocolo de Kioto y las Contribuciones Nacionales y Acuerdos de la COP21, y es una forma de garantizar el derecho constitucional a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado; finalidad recogida en el artículo 3 de la Ley Nro. 9518, *"Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico"* de 25/01/2018; que señala: **"Artículo 3-Interés público. Se declara de interés público la promoción del transporte eléctrico, público y privado, para cumplir con los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política"**.

Lo anterior significa que el Estado y sus instituciones deben propender hacia una organización administrativa pública vinculada al transporte eléctrico, como parte del fortalecimiento de las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general, en garantía del derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

2) Sobre los centros de recarga

El artículo 2 inciso a) de la Ley 9518 define el centro de recarga de la siguiente forma: “**Artículo 2-Definiciones.** Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente: **a) Centro de recarga:** estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos. Los dispensadores para carga pueden ser del tipo estación, en poste, empotrado o parche, entre otros. Su funcionamiento se registrará por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en el reglamento de esta ley.”.

Por su parte, el Decreto Ejecutivo 41579-MINAE-MOPT “Oficialización del Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030”, de 27/02/2019; define el centro de recarga como aquella “estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos. Comprende el lugar donde los usuarios pueden cargar sus vehículos y al menos un dispensador de energía eléctrica que puede ser del tipo estación, en poste, empotrado o parche y se clasifican en centros de recarga lento, semi rápido y rápido, cuyo funcionamiento se registrarán por los estándares internacionales de acuerdo (sic) 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.”.

Conforme al artículo 4 inciso e) y 31 de la Ley 9518; compete al Ministerio de Ambiente y Energía en su condición de **rector** emitir las directrices para la instalación y el funcionamiento de los centros de recarga y verificar su cumplimiento. El artículo 19 de dicho cuerpo normativo establece que la Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga.

El capítulo VII de la Ley 9518 regula los “centros de recarga” y dispone que la construcción y puesta en funcionamiento de estos centros en el país le corresponde a las distribuidoras de electricidad (art. 31). Por su parte, el artículo 32 indica que solo podrán vender electricidad en centros de recarga, las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público, de conformidad con la Ley N.º 7593, *Ley Reguladora de los Servicios Públicos*, de 9 de agosto de 1996. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) definirá la tarifa de venta en los centros de recarga. También se autoriza a las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público para que vendan electricidad, para que instalen centros de recarga en alianza, asociación, coinversión u otro tipo de estructura de negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines.

En relación con este tipo de centros de recarga en parqueos de instituciones públicas, el artículo 33 de la Ley 9518 regula que: **“Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley”**. (Resaltado es propio). Dicho Reglamento se denomina *“Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico”* Nro. 41092-MINAE-H-MOPT, de 10/4/2018; pero no contempla ningún tipo de regulación adicional o específica en ejecución de lo previsto por dicha Ley relativo a los puestos de recarga en instituciones públicas, ni de sus formas de uso y destinatarios.

Sin embargo, el Decreto Ejecutivo Nro. 41427-MOPT *“Promoción de la movilidad sostenible en las instituciones de la administración pública central”* del 7/11/2018, posterior al decreto antes citado, regula el concepto de “movilidad sostenible” entendida como *“(…) la planificación de desplazamientos centrada en las personas, dando prioridad a los medios de transporte que promuevan un estilo de vida saludable y de bajo impacto ambiental, que contribuyan a un uso eficiente del espacio urbano y a la descongestión vial, todo en correspondencia con la pirámide de la movilidad”*. (art. 2). Al respecto, el inciso 9) del artículo 5 de dicho Decreto regula que: **“Artículo 5º-Contenido del Plan Institucional de Movilidad Sostenible. El Plan Institucional de Movilidad Sostenible deberá contener, al menos, una medida que esté alineada con los siguientes elementos: “(…) 9) Establecimiento de espacios de recarga para vehículos eléctricos, en la medida de lo posible”**. (Resaltado es propio). Lo anterior condicionado por el Transitorio Único de dicho Decreto que destaca: **“Transitorio Único. Las instituciones sujetas por este Decreto podrán poner en práctica cualquiera de los elementos del artículo 5º del presente Decreto en tanto emiten formalmente el Plan Institucional de Movilidad Sostenible.”**. Pero de igual forma el Decreto omite regular el servicio de recarga a particulares o personas funcionarias en parqueos institucionales.

De la normativa transcrita se desprende que el legislador habilita y compele a la Administración Pública para realizar la *“inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga”* (art. 19, Ley 9518) sin ocuparse de aspectos vinculados a su materialización ni gestión. Por su parte, la venta de electricidad en centros de recarga se centra en las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público, de conformidad con la Ley N.º 7593, *Ley Reguladora de los Servicios Públicos*, de 9 de agosto de 1996; así como para que instalen centros de recarga en alianza, asociación, coinversión u otro tipo de estructura de negocio, con estaciones de venta de combustibles o de servicios afines.

DFOE-GOB-0086

-7-

14 de febrero, 2025

Bajo este contexto y dado que la regulación vigente es omisa en cuanto a la administración de los centros de recarga en instituciones públicas el tema debe ser planteado al rector. Lo anterior, a fin de que el Presidente y el respectivo Ministro de Gobierno en ejercicio de su potestad reglamentaria (artículo 140.3 de la Constitución Política) completen el marco normativo en todos aquellos aspectos que resulten necesarios para la correcta aplicación de la ley brindando seguridad jurídica tanto a las entidades como a los usuarios.

La necesidad de reglamentación de la ley es recogida incluso por el considerando VIII del decreto ejecutivo Nro. 41092-MINAE-H-MOPT “*Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico*”; el cual indica: “*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.*”

Adicionalmente, debe indicarse que en la corriente legislativa se tramita el proyecto de ley Nro. 24171; denominado: “*Fomento a la Infraestructura de Recarga Eléctrica y Estrategias para la Movilidad Sostenible*”; el cual pretende reformar justamente los artículos 31 y 32 de la *Ley de Incentivos para el Transporte Eléctrico*, Nro. 9518; para autorizar a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, abonadas de las distribuidoras de electricidad, a que puedan desarrollar, operar y vender el servicio de recarga para vehículos eléctricos, siempre que cumplan con las normas técnicas de seguridad y calidad definidas por el MINAE vía reglamento. Es decir, existe una iniciativa de ley favorable a que las administraciones públicas pudieran vender el servicio de recarga eléctrica, bajo regulaciones técnicas emitidas por el MINAE, cuyo resultado final está sujeto al respectivo procedimiento

De todo lo indicado, es criterio del Órgano Contralor que compete al Presidente de la República y al MINAE, éste último en su condición de rector con potestades de dirección, monitoreo, evaluación y control de la Ley 9518 “*Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico*”, regular de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable, lo relativo a la gestión de los centros de recarga en los parqueos institucionales y en su ínterin atender cualquier duda vinculada al tema.

IV. CONCLUSIONES

- 1) La legislación actual regula que el Estado y sus instituciones deben propender hacia una organización administrativa pública vinculada al transporte eléctrico, como parte del fortalecimiento de las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general, en garantía del derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.
- 2) El artículo 33 de la Ley 9518 regula que: *“Los estacionamientos de las instituciones públicas deberán contar con puestos de recarga, según lo disponga el reglamento de esta ley”*. Dicho Reglamento se denomina “Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico” Nro. 41092-MINAE-H-MOPT, de 10/4/2018; pero no contiene algún tipo de regulación adicional o específica relativo a los puestos de recarga en instituciones públicas, a su forma de uso, cobro y tipo de destinatarios.
- 3) Compete al Poder Ejecutivo y en especial al MINAE en su condición de rector con potestades de dirección, monitoreo, evaluación y control de la Ley 9518 *“Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico”*, regular y clarificar de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable, lo relativo a la gestión de los centros de recarga en los parqueos institucionales así como atender las respectivas dudas.
- 4) En la corriente legislativa se tramita el proyecto de ley Nro. 24171; denominado: *“Fomento a la Infraestructura de Recarga Eléctrica y Estrategias para la Movilidad Sostenible”*; el cual pretende reformar justamente los artículos 31 y 32 de la *Ley de Incentivos para el Transporte Eléctrico*, Nro. 9518; para autorizar a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, abonadas de las distribuidoras de electricidad, a que puedan desarrollar, operar y vender el servicio de recarga para vehículos eléctricos, siempre que cumplan con las normas técnicas de seguridad y calidad definidas por el MINAE vía reglamento. Es decir, existe una iniciativa de ley favorable a que las administraciones públicas pudieran vender el servicio de recarga eléctrica, bajo regulaciones técnicas emitidas por el MINAE, cuyo resultado final está sujeto al respectivo procedimiento.

DFOE-GOB-0086

-9-

14 de febrero, 2025

De esta forma se deja evacuada la consulta

Atentamente,

Natalia Romero López
Gerente de Área a.i.

Pablo Pacheco Soto
Fiscalizador

CGR | Firmado
digitalmente
Valide las firmas digitales

FAC/msb
Ce: Archivo
G: 2025000815-1
Exp: CGR-CO-2025001050
NI: 27800 (2025)