

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

PROYECTO DE LEY

**MODIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 INCISO J) Y ADICIÓN
DE UN TRANSITORIO A LA LEY N.º 8114, LEY DE
SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS**

**VARIAS SEÑORAS DIPUTADAS
Y SEÑORES DIPUTADOS**

EXPEDIENTE N.º 19.140

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS**

PROYECTO DE LEY

MODIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 INCISO J) Y ADICIÓN DE UN TRANSITORIO A LA LEY N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS

Expediente N.º 19.140

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, en su capítulo primero, denominado “modificación de la carga tributaria que pesa sobre los combustibles”, establece un impuesto único por tipo de combustible, tanto de producción nacional como importado.

El artículo 5 de dicha normativa determina que el 33,6% de los recursos tienen un destino específico. En ese sentido, gira un veintinueve por ciento (29%) a favor del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) y un tres coma cinco por ciento (3,5%), exclusivamente para el pago de servicios ambientales, a favor del Fondo Nacional de Financiamiento Forestal (Fonafifo); así como un cero coma uno por ciento (0,1%), al pago de beneficios ambientales agropecuarios, a favor del Ministerio de Agricultura y Ganadería con el objetivo de financiar los sistemas de producción agropecuaria orgánica.

Adicionalmente, otorga una transferencia inicial de mil millones de colones (¢1.000.000.000,00), a favor de la Cruz Roja Costarricense; suma que se actualiza anualmente con base en el Índice de Precios al Consumidor, calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

El resto ingresará a la Caja Única del Estado como recursos sin destino específico.

De lo anterior se extraen los siguientes porcentajes:

• CAJA ÚNICA DEL ESTADO	65.64%
• CRUZ ROJA	0.76%
• FONAFIFO	3.50%
• CONAVI	29.00%
• LANNAME	1.00%
• MAG	0.10%

El veintinueve por ciento (29%) asignado a favor del Conavi se distribuye un setenta y cinco por ciento (75%) para la red vial nacional y un veinticinco por ciento (25%) para la red vial cantonal municipal el cual es girado directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional. En ese sentido, debemos aclarar que la red vial nacional está compuesta por las carreteras primarias, secundarias y terciarias.

Por otra parte, la red vial cantonal está integrada por los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados tal y como lo establece la Ley N.º 6676 de setiembre 1981 y el Reglamento Decreto N.º 1341-T de 20 octubre 1981. Es así como administrativamente los caminos públicos son clasificados en red vial nacional y en red vial cantonal.

Por imperativo legal se establece que las municipalidades tienen la responsabilidad directa por la conservación de las calles y caminos cantonales y el MOPT a través del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), de velar por la red vial nacional, definiendo políticas, directrices y acciones que faciliten la integración de la red vial del país.

La Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, proporciona recursos económicos, para la rehabilitación y mantenimiento de la red vial cantonal, bajo los términos y condiciones establecidos en la misma, entre ellas la participación de diferentes actores para conformar las juntas viales cantonales.

Todo lo anterior se complementa con el Reglamento al artículo 5 inciso b) de dicha ley, inversión de la red vial cantonal, que establece elementos importantes para la vialidad de las normas técnicas de mantenimiento y de construcción para las calles y caminos públicos que deben ser de acatamiento de aquellas instituciones que realizan trabajos en este tipo de red y el manual técnico para la elaboración de los diferentes inventarios, a saber, inventario físico, inventario de necesidades e inventario socioeconómico.

Posteriormente, por Decreto Ejecutivo, publicado en La Gaceta N.º 138 de 17 de julio de 2008, se emite el Reglamento sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal, que establece una serie de parámetros sobre el manejo de esos recursos, de las juntas viales cantonales, de la unidad técnica, competencia del MOPT, clasificación y constitución de la red vial cantonal, sistema de inventario y codificación de la red vial cantonal, archivo y manejo de la información, requisitos técnicos para el desarrollo y la conservación de la red vial cantonal, componente de seguridad vial, entre otros.

Luego, por Decreto Ejecutivo N.º 37908-MOPT publicado en La Gaceta N.º 184, de 25 de setiembre de 2013 se reforma el Decreto Ejecutivo N.º 34624-MOPT de 27 de marzo de 2008, "Reglamento sobre el Manejo Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal", derogándose

los artículos 5 y 6 del Decreto Ejecutivo N.º 29390-MOPT-S “Plan Nacional de Seguridad Vial” con la finalidad de mejorar la gestión vial cantonal.

El Gobierno de la República en el presupuesto de 2013, según datos remitidos por la Dirección General de Presupuesto Nacional, incorporó ¢26.578.500 000,00 para la atención de la red vial cantonal.

En la exposición de motivos del “Proyecto de Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República, para el Ejercicio Económico 2013”, formulada por el Ministerio de Hacienda, aparte de ingresos, se establece una recaudación para este período del impuesto único a los combustibles de 390.000 millones de colones.

La red vial cantonal para el 2013 tiene una extensión de 34.523.80 kilómetros, lo que representa un 82.3% de la red vial costarricense, correspondiéndole ¢26 578 500 000,00 de colones para las municipalidades.

La red vial nacional, según dato obtenido de la página web del Conavi, tiene una extensión de 7.429 kilómetros. De ellos, 4.499 son de asfalto y 2.930 de lastre, que representa a hoy el 17.7% de la red vial costarricense, por tal concepto, le corresponde al Conavi, para el 2013 la suma de ¢79.735.500,00 millones de colones.

De lo anterior se extrae con meridiana claridad que son escasos los recursos girados en virtud de lo establecido en el artículo 5 de la Ley N.º 8114 y sus reformas; en proporción con la extensión de la red vial cantonal.

Debemos recordar que por mandato constitucional, que el otorgamiento de recursos económicos a las municipalidades obedece a un mandato constitucional claramente establecido en el artículo 170 de la Constitución Política dispone la asignación de un diez por ciento (10%) de los ingresos ordinarios calculados para el año económico correspondiente a favor de los gobiernos locales. Lo anterior, tomando en consideración que el numeral 169 de la Carta Fundamental es claro al indicar que la administración de los intereses y servicios locales de cada cantón corresponde a las corporaciones municipales. No obstante lo anterior, la realidad es que muchos gobiernos locales carecen de recurso humano, técnico y financiero, para hacer frente a una red de caminos extensa y compleja.

La red vial cantonal se constituye en un elemento clave para el desarrollo, pues al integrarse a la nacional, proporciona al país un medio de conectividad clave para el intercambio de bienes y servicios, dinamizando la economía tanto nacional como local. Además, sirve en forma directa a los barrios, caseríos y centros urbanos del país, así como las zonas productivas más alejadas.

Dicha red, necesita mejoramiento y mantenimiento constante de forma sostenible y óptima, pero los recursos asignados son insuficientes para un tramo

que sobrepasa los 34.540 kilómetros, es decir, aproximadamente 8 veces mayor que la red vial nacional.

Si bien le corresponde a los municipios la administración de la red vial cantonal, esta responsabilidad no es absoluta dado que es compartida con el MOPT, sin embargo, a pesar de que en el Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico de 2013, se incorporaron ¢268.250 millones de colones al MOPT, muy poco o casi nada es para la atención de los caminos cantonales.

De lo anterior se deduce que cada vez en mayor medida se echa de menos la colaboración del poder central con los gobiernos locales.

Por tal circunstancia los municipios requieren urgentemente, contar con mayores recursos económicos, para enfrentar la problemática de las vías públicas cantonales.

Para lograr lo anterior es imprescindible una modificación del artículo 5 de la Ley N.º 8114, para destinar los recursos de manera equitativa y dotar de un mayor porcentaje para la atención de la red vial de Costa Rica, sea cantonal o nacional, de tal forma que se destine el cincuenta por ciento (50%) del monto recaudado por concepto del impuesto único a los combustibles para la atención de las vías públicas costarricenses.

A manera de ilustración, y tomando en cuenta los datos del Presupuesto de la República para el 2013 la captación por impuesto único a los combustibles es de ¢390.000 millones, el cincuenta por ciento (50%) ascendería a 195.000 millones.

De ese cincuenta por ciento (50%) el treinta por ciento (30%) se destinará para las municipalidades, cuantificable con la proyección de 2013 en 117.000 millones y el veinte por ciento (20%) para el Conavi determinable en ¢78.000 millones de colones.

De esta forma las municipalidades dispondrán de una mayor cantidad de recursos, mientras tanto el Conavi conserva el monto que actualmente recibe.

Además, debemos recordar que los ingresos del Conavi no se circunscriben únicamente a los determinados en la Ley N.º 8114. Del Presupuesto del Conavi del 2013, localizable en la página web de dicho Consejo, se observa que el presupuesto también se nutre del producto de los derechos de peajes, del impuesto a la propiedad de vehículos, del ingreso por multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones de automotores, de ingresos varios no especificados, del Contrato de Préstamo N.º 2007/OC-CR entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, del Contrato de Préstamo N.º 2080 entre el Banco Centroamericano de Integración Económica, el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) y el Ministerio de Hacienda, del superávit de 2012.

Por otro lado, los presupuestos del Conavi durante los últimos años se ha incrementado, en el 2008: ¢131.830,3 millones, 2009: ¢147.872,2 millones, 2011: ¢245.731 millones y 2012: ¢235.000 millones de colones.

La ejecución presupuestaria del Conavi, también visible en la página web de ese Consejo, refleja un superávit en el 2008 de ¢1.363,0 millones, 2009: ¢8.858 millones, 2010: ¢109.040 millones, 2011: ¢42.950 millones y 2012: ¢38.081,6 millones.

Lo anterior denota que el Conavi, tiene recursos adicionales a los establecidos en la Ley N.º 8114 y que las municipalidades a pesar de contar con una red vial ocho veces mayor que el Conavi no cuenta con los recursos suficientes para atender de manera eficaz y eficiente la problemática que aqueja los caminos vecinales con el afán de dotar a sus munícipes de mejores condiciones de vida.

El transporte por carretera es el principal medio de movilización de personas y bienes con que cuenta el país. Por ese motivo, dotar de una infraestructura vial, con una buena superficie de ruedo, puentes, drenajes, señales y dispositivos de seguridad y aceras, permitirá a los usuarios, peatones y vehículos, un tránsito confortable y seguro.

Lograr lo anterior, representa una importante inversión de recursos públicos, su conservación requiere de un esfuerzo sostenido a lo largo de los años y de esta forma prestar un servicio eficiente y de calidad para satisfacer las necesidades y demanda de los munícipes.

En virtud de lo anterior, como firmes creyentes del fortalecimiento municipal, sometemos a conocimiento de la Asamblea Legislativa, el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**MODIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 INCISO J) Y ADICIÓN
DE UN TRANSITORIO A LA LEY N.º 8114, LEY DE
SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS**

ARTÍCULO 1.- Refórmese el artículo 5 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, de 4 de julio de 2001, y se lea de la siguiente manera:

“Artículo 5.- Destino de los recursos

Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cincuenta y cuatro punto seis por ciento (54,6%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

a) Un veinte por ciento (20%) a favor del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) para la atención de la red vial nacional; los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se emplearán para construir obras viales nuevas de la red vial nacional.

b) Un treinta por ciento (30%) a favor de las municipalidades para la atención de la red vial cantonal; monto que se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se usarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal; esta última se entenderá como los caminos vecinales, los no clasificados y las calles urbanas, según las bases de datos de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). La totalidad de la suma correspondiente a este treinta por ciento (30%), será girada directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional, de acuerdo con los siguientes parámetros: el sesenta por ciento (60%) según la extensión de la red vial de cada cantón, y un cuarenta por ciento (40%) según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS), elaborado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplán). Los cantones con menor IDS recibirán, proporcionalmente, mayores recursos. La ejecución de dichos recursos se realizará, de preferencia, bajo la modalidad participativa

de ejecución de obras. El destino de los recursos lo propondrá, a cada concejo municipal, una junta vial cantonal o distrital, en su caso, nombrada por el mismo concejo, la cual estará integrada por representantes del gobierno local, el MOPT y la comunidad, por medio de convocatoria pública y abierta. Los recursos originados serán girados directamente por la Tesorería Nacional a favor de cada municipalidad, sin intermediarios ni gestores.

Todos los recursos girados sin excepción y expresados en forma bruta, serán depositados en una cuenta especial, separada de los fondos comunes de la municipalidad; contra esa cuenta se girará de acuerdo con el avance de la obra o la ejecución del programa. El Ministerio de Hacienda queda obligado al giro puntual de los recursos, para no ocasionar perjuicios financieros a las municipalidades.

c) Un tres coma cinco por ciento (3,5%), exclusivamente al pago de servicios ambientales, a favor del Fondo Nacional de Financiamiento Forestal (Fonafifo).

d) Un cero coma uno por ciento (0,1%), al pago de beneficios ambientales agropecuarios, a favor del Ministerio de Agricultura y Ganadería para el financiamiento de los sistemas de producción agropecuaria orgánica.

e) Un uno por ciento (1%), a garantizar la máxima eficiencia de la inversión pública de reconstrucción y conservación óptima de la red vial costarricense, a favor de la Universidad de Costa Rica. Esta suma será girada directamente por la Tesorería Nacional a la Universidad de Costa Rica, que la administrará bajo la modalidad presupuestaria de fondos restringidos vigente en esa entidad universitaria, mediante su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), el cual velará por que estos recursos se apliquen para garantizar la calidad de la red vial costarricense, de conformidad con el artículo 6 de la presente ley. En virtud del destino específico que obligatoriamente se establece en esta ley para los recursos destinados al Lanamme, se establece que tales fondos no afectarán, de ninguna manera, a la Universidad de Costa Rica, en lo que concierne a la distribución de las rentas que integran el Fondo Especial para el Financiamiento de la Educación Superior, según las normas consagradas en el artículo 85 de la Constitución Política.

Cada año, el Ministerio de Hacienda incorporará en el proyecto de presupuesto ordinario y extraordinario de la República, una transferencia inicial de mil millones de colones (¢1.000.000.000,00), a favor de la Cruz Roja Costarricense; esta suma será actualizada anualmente con base en

el Índice de Precios al Consumidor, calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La Cruz Roja Costarricense asignará estos recursos de la siguiente manera:

- i) El ochenta y cinco por ciento (85%) a los comités auxiliares.
- ii) Un cinco por ciento (5%) a la Dirección Nacional de Socorros y Operaciones.
- iii) Un diez por ciento (10%) a la administración general.

El monto asignado a los comités auxiliares se distribuirá de acuerdo con los índices de población, el área geográfica y la cobertura de cada comité. Se respetarán los siguientes porcentajes:

- 1) El noventa por ciento (90%) para los gastos de operación, así como a la reparación, la compra y el mantenimiento de vehículos y equipo.
- 2) Un diez por ciento (10%) para gastos administrativos.”

ARTÍCULO 2.- Refórmese el inciso j) del artículo 6 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, de 4 de julio de 2001, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 6.- Fiscalización para garantizar la calidad de la red vial nacional

[...]

j) Con la finalidad de garantizar la calidad de la red vial cantonal y en lo que razonablemente sea aplicable, las municipalidades y la Universidad de Costa Rica, por intermedio del Lanamme, podrán celebrar convenios que les permitan realizar, en la circunscripción territorial municipal, tareas equivalentes a las establecidas en los incisos anteriores, sin que las municipalidades deban cancelar suma alguna.

[...]”

TRANSITORIO ÚNICO.- El aumento del porcentaje determinado en el artículo 5 de esta ley, se realizará de manera gradual y escalonada durante un período de cuatro años de la siguiente manera: el primer año un seis por ciento (6%) y los siguientes tres años un cinco por ciento (5%) hasta alcanzar el cincuenta por ciento (50%) total.

Rige a partir de su publicación.

Michael Jake Arce Sancho Retana	Aracelli	Segura
Karla Vanessa Prendas Matarrita	Julio Antonio Rojas Astorga	
Juan Luis Jiménez Succar	Ronny Monge Salas	
Silvia Vanessa Sánchez Venegas	Sandra Pizsk Feinzilber	
Edgardo Vinicio Araya Sibaja	Ronal Vargas Araya	
Ligia Elena Fallas Rodríguez	Marta Arabela Arauz Mora	
José Antonio Ramírez Aguilar	Juan Rafael Marín Quirós	
José Francisco Camacho Leiva	William Alvarado Bogantes	
Maureen Cecilia Clarke Clarke	Rosibel Ramos Madrigal	
Gerardo Fabricio Alvarado Muñoz	Johnny Leiva Badilla	
Víctor Hugo Morales Zapata	Mario Redondo Poveda	
Abelino Esquivel Quesada	Franklin Corella Vargas	
Carlos Manuel Arguedas Ramírez	Jorge Rodríguez Araya	
Gonzalo Alberto Ramírez Zamora	Danny Hayling Carcache	
Paulina María Ramírez Portuguez	Lorelly Trejos Salas	

DIPUTADAS Y DIPUTADOS

29 de mayo de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión

Permanente de Asuntos Hacendarios.