



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA
ECONÓMICA Y FINANZAS
SECRETARÍA GENERAL

PL-324/25

La Paz, 27 de febrero 2026

Señor:

Roberto Julio Castro

PRESIDENTE

CAMARA DE DIPUTADOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



Presente.-

REF.: REPOSICIÓN DE PROYECTO DE LEY N° 545/2024-2025

De mi consideración:

De conformidad con lo establecido en los artículos 168 y 186 de la Constitución Política del Estado, así como con lo dispuesto en el Reglamento de debates de la Cámara de Diputados, me permito **solicitar la reposición del Proyecto de Ley N° 545/2024-2025 "Ley de Carburantes**, con el objeto de que sea nuevamente considerado en la actual legislatura.

Sin otro particular, saludo a usted con la más distinguida consideración y respeto.

Atentamente,

Freddy Camacho Camazaya
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADO SECRETARÍA GENERAL	
3732 06 JUN 2025	
HORA 11:30	FIRMA
Nº REGISTRO	Nº FOJAS

La Paz, 6 de junio de 2025
CITE:MAR 023/2024-2025

Señor.

Dip. Omar Al Yabhat Yujra Santos

PRESIDENTE

CÁMARA DE DIPUTADOS

Presente.-

CÁMARA DE DIPUTADOS PRESIDENCIA RECIBIDO	
06 JUN 2025	
HORA 09:33	FIRMA
Nº REGISTRO 100	Nº FOJAS 24

PL-324/25

Ref.: Presentación de proyecto de “Ley de Carburantes”

PL-545/24

De mi consideración:

Me dirijo a Usted con el propósito de hacerle llegar, al amparo de los artículos 162 y 163 de la Constitución Política del Estado, así como de los artículos 116.b y 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, el proyecto de ley “**LEY DE CARBURANTES**”, para su tratamiento en la Cámara de Diputados, de acuerdo al procedimiento legislativo y la normativa vigentes.

Con este motivo lo saludamos atentamente,

Miguel Antonio Roca S.
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Ingvor Ellefsen
DIPUTADO NACIONAL



CÁMARA DE DIPUTADOS

Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA
ECONÓMICA Y FINANZAS
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY DE CARBURANTES

(Proyectista: Diputado Miguel Antonio Roca S.)

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de “**Ley de Carburantes**” se presenta en un contexto de crisis estructural en el abastecimiento de carburantes en Bolivia, que afecta gravemente la economía nacional y el bienestar de la población. Según datos oficiales de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), el desabastecimiento ha provocado largas filas de hasta cinco horas en estaciones de servicio, impactando negativamente en la producción, el transporte y la distribución de bienes esenciales. Esta situación ha provocado a su vez intenso malestar en la población, protestas y movilizaciones que amenazan seriamente la estabilidad social del país en un contexto de polarización política en medio del proceso electoral rumbo a las elecciones generales del próximo agosto de 2025.

La crisis de los carburantes está vinculada a la crisis de balanza de pagos, provocada en gran medida por la disminución drástica en la producción de hidrocarburos en los últimos años, con la consecuente caída en las exportaciones de gas natural. Esto ha resultado en una drástica caída en las reservas internacionales netas (RIN) del país, lo cual ha derivado a su vez en una profunda crisis de balanza de pagos, que se refleja en una aguda escasez de divisas y una distorsión significativa en el tipo de cambio. Mientras el tipo de cambio oficial se mantiene en Bs. 6,96 por dólar estadounidense, el tipo de cambio real del mercado paralelo supera los Bs. 15 por dólar, dificultando la importación eficiente de combustibles y generando un mercado paralelo que afecta la estabilidad económica.

El problema de balanza de pagos se ha visto agravado por una notable y sostenida disminución en la producción nacional de carburantes, como se refleja en el gráfico 1. Dicha disminución, en conjunto con un incremento en el consumo de carburantes, ha resultado en un fuerte incremento en la importación de diesel y gasolina, como se desprende de los gráficos 2 y 3.



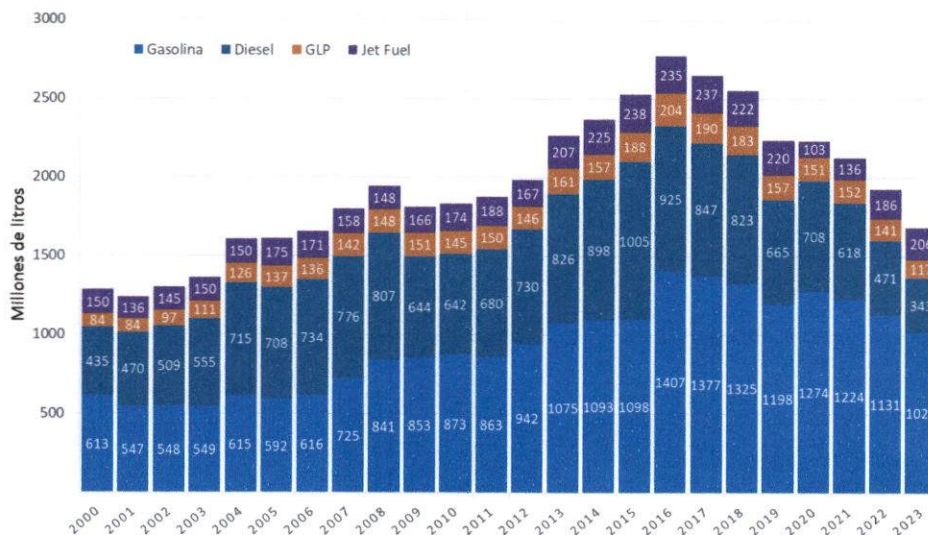
Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



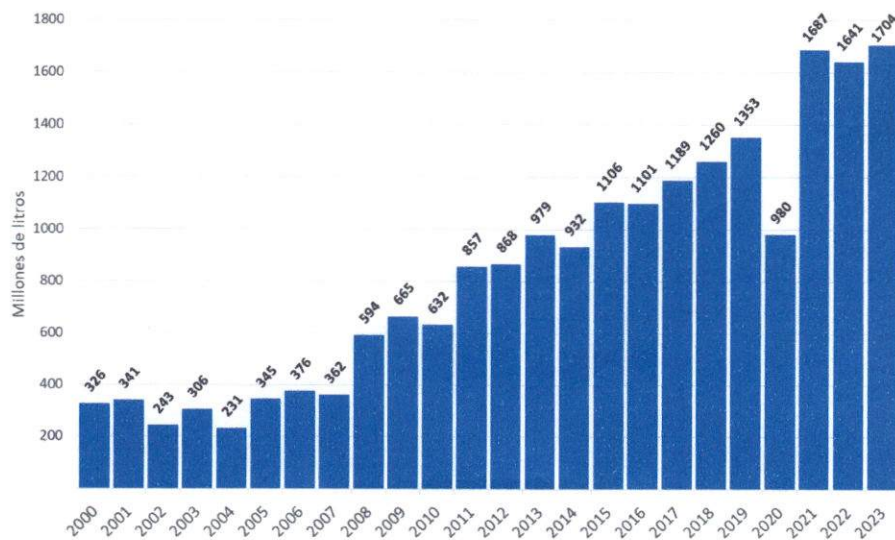
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gráfico 1: Producción boliviana de carburantes, 2000 - 2023 (en millones de litros)



Fuente: Fundación Milenio, serie Análisis No.39 ¿Cuál es la Verdad sobre la Importación de Carburantes? (Abril 2025)

Gráfico 2: Importación de diesel, 2000 - 2023 (en millones de litros)

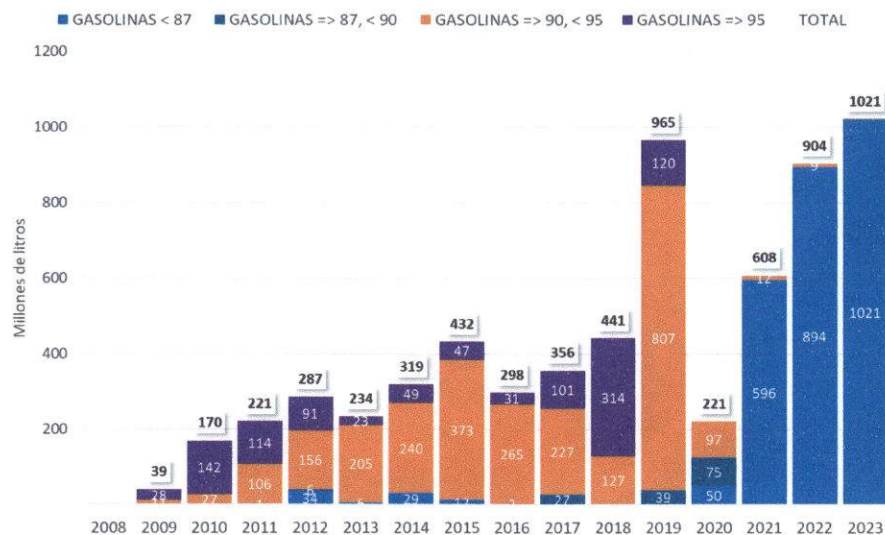


Fuente: Fundación Milenio, serie Análisis No.39 ¿Cuál es la Verdad sobre la Importación de Carburantes? (Abril 2025)



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gráfico 3: Importación de gasolina, 2000 - 2023 (en millones de litros)

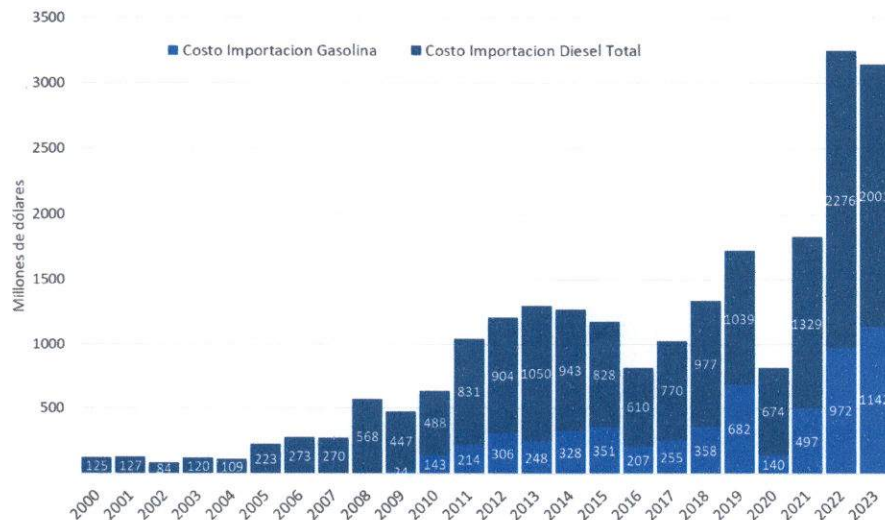


Fuente: Fundación Milenio, serie Análisis No.39 ¿Cuál es la Verdad sobre la Importación de Carburantes? (Abril 2025)

El sustancial incremento en los volúmenes de importación de carburantes tuvo un incremento aún más dramático en el costo de dichas importaciones, el cual llegó a los US\$3,248 millones en 2022 como se desprende del gráfico 4, significando un incremento del 73% con respecto al año anterior.

Gráfico 4: Costo de importación de carburantes 2000-2023 (en millones de dólares)

Fuente: Fundación Milenio, serie Análisis No.39 ¿Cuál es la Verdad sobre la Importación de Carburantes? (Abril 2025)



Fuente: Fundación Milenio, serie Análisis No.39 ¿Cuál es la Verdad sobre la Importación de Carburantes? (Abril 2025)



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Llama la atención que el incremento del 73% en el costo de importación de carburantes registrado entre el año 2021 y 2022, no guarda relación con el incremento en el precio internacional del barril de petróleo, que según el WTI (West Texas Index) tuvo un incremento de tan sólo el 38%, de un promedio en el precio del barril de \$68 en 2021 a \$94 en 2022. De la misma manera, la disminución en el costo de la importación de carburantes entre 2022 y 2023, que fue de -3%, no guarda relación con la disminución del precio del barril de petróleo, que fue de -18%. El gráfico 5 muestra la fluctuación del precio del barril de petróleo, el cual tiene una relación directa con el precio de los productos refinados como el diesel y gasolina.

Gráfico 5: Fluctuación del precio del petróleo (WTI – US\$/barril)



Fuente: WTI prices – Tradeconomics

Como era de esperar, el incremento en el costo de importación de carburantes tuvo a su vez un dramático incremento en el costo de la subvención a los carburantes para el consumo interno. El gráfico 6 refleja dicho incremento.





The following is a list of the names of the persons who have been
admitted to the office of the Secretary of the Board of Education
since the last meeting of the Board. The names are given in the
order in which they were admitted, and are followed by the date
of admission. The names are given in the order in which they
were admitted, and are followed by the date of admission.

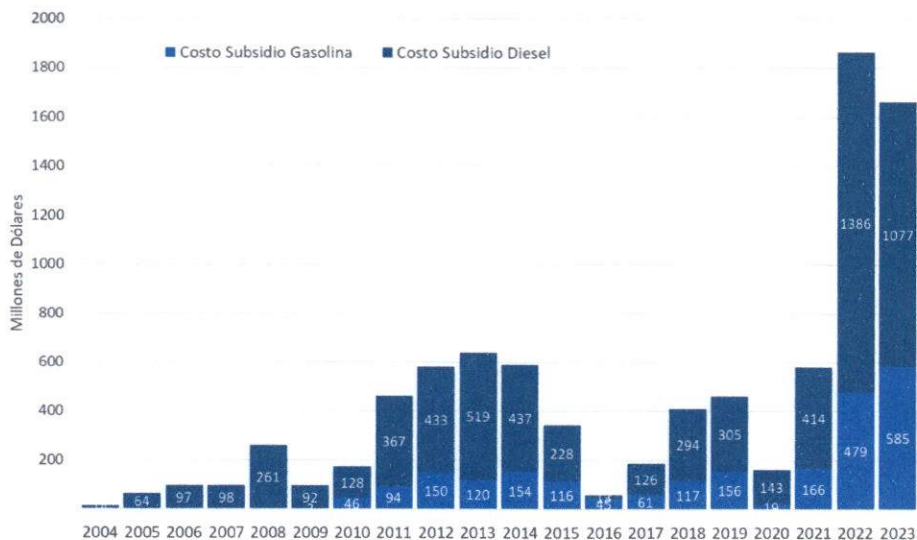
1897-1898

The following is a list of the names of the persons who have been
admitted to the office of the Secretary of the Board of Education
since the last meeting of the Board. The names are given in the
order in which they were admitted, and are followed by the date
of admission. The names are given in the order in which they
were admitted, and are followed by the date of admission.



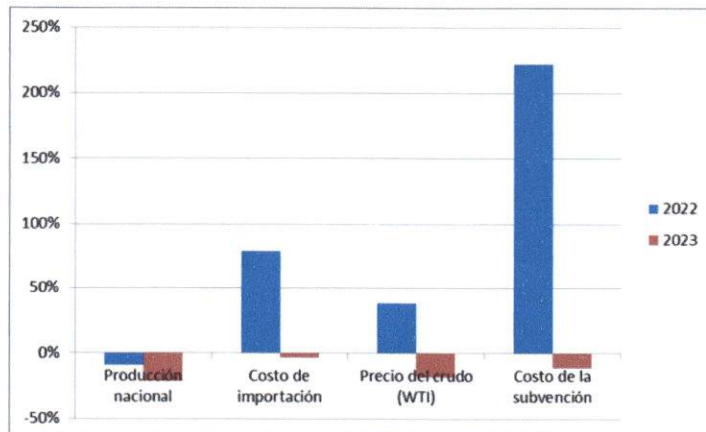
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gráfico 6: Costo de la subvención a los carburantes (en millones de dólares)



Nuevamente llama la atención que entre el año 2021 y 2022, el costo de la subvención se incrementó en un 222%, de US\$580 millones a US\$1,865 millones, en tanto que el precio del petróleo se incrementó tan sólo un 38% y el volumen de importación de carburantes se incrementó un 79%. Es decir, con relación al suministro de carburantes al pueblo boliviano, el incremento en el costo de la subvención es claramente desproporcionado en relación a la caída en la producción nacional y al costo de la importación, el cual tampoco guarda relación con el incremento en el precio del petróleo, como refleja el gráfico 7.

Gráfico 7: Costo de importación de carburantes, precio del petróleo y costo de la subvención



Fuente: Elaboración propia en base a información de la Fundación Milenio y el WTI



Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Debido a que el precio interno de los carburantes está fuertemente subvencionado, lo cual representa un insostenible costo fiscal para el Estado, dicha subvención alimenta el contrabando de carburantes hacia los países limítrofes, además de ventas en “un mercado negro” doméstico cada vez más grande, compuesto principalmente por el consumo de combustible de vehículos indocumentados y actividades ilícitas como el narcotráfico y la minería ilegal. Adicionalmente, las denuncias de corrupción e ineficiencia en la gestión estatal indican que la subvención actual actúa como un mecanismo opaco que encubre prácticas irregulares, afectando la transparencia y la sostenibilidad fiscal. De hecho, las recurrentes denuncias con relación a la falta de transparencia e irregularidades en la adquisición de carburantes por parte de YPFB, motivó la conformación en la Cámara de Diputados de una Comisión Especial de Investigación sobre el suministro de carburantes a YPFB. El informe de dicha comisión, presentado el 26 de mayo de 2025, contiene hallazgos de indicios de responsabilidad penal en contra de ejecutivos de YPFB y recomienda remitir el mencionado informe a la Contraloría General del Estado, con sus antecedentes, para que, sobre la base de sus contenidos, si confirma los indicios de la Comisión de Delitos identificados, remita antecedentes al Ministerio Público para el Inicio de las acciones pertinentes. También recomienda la realización de auditorías especiales, forenses integrales, financieras, técnicas, contables y jurídicas, con relación al suministro de carburantes a YPFB.

Adicionalmente al problema generado por el dramático aumento en el costo de la subvención y las consiguientes sospechas de corrupción al interior de YPFB, se observan problemas en la cadena logística de importación, transporte, almacenamiento y comercialización de carburantes, la cual está bajo un monopolio estatal ejercido por la estatal petrolera, amparado en la interpretación constitucional que no distingue entre hidrocarburos y carburantes. Esta restricción limita la participación del sector privado, reduce la competencia y la eficiencia, y ha sido señalada como un factor que contribuye a la corrupción y a la ineficiencia en la gestión pública, elevando artificialmente los costos de los carburantes y distorsionando la política de subsidios.

En este marco, el presente proyecto de ley tiene por objeto garantizar a la población boliviana y al sector productivo nacional un suministro permanente, seguro, oportuno, de calidad y confiable de carburantes, al precio más bajo posible bajo condiciones de mercado, contribuyendo así al desarrollo económico y social del país.

Para lograr este objetivo, la ley redefine conceptualmente los términos “hidrocarburos” y “carburantes”, estableciendo una distinción técnica y jurídica que permite la participación irrestricta del sector privado en toda la cadena logística de carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos, desde la producción hasta la comercialización, con o sin la participación de YPFB, bajo los principios de competencia, transparencia y no discriminación.

Se establece un régimen temporal de exención tributaria y neutralidad impositiva durante un año para toda la cadena logística, con el fin de incentivar la participación privada, reducir costos y eliminar la subvención distorsionada, promoviendo un precio real y eficiente. Pasado este periodo,



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

el Órgano Ejecutivo podrá ajustar las alícuotas tributarias conforme a la política económica y fiscal vigente, garantizando la sostenibilidad fiscal y la adaptación a las condiciones del mercado.

Asimismo, se excluye a los carburantes y sus derivados del régimen de sustancias controladas, facilitando su gestión logística y eliminando trámites burocráticos que encarecen el suministro y dificultan la competencia.

Para optimizar el uso de las divisas escasas y asegurar el abastecimiento, se crea un mecanismo innovador de asignación de divisas mediante subasta pública, en la que los postores competirán ofreciendo la mayor cantidad de litros de combustible por dólar solicitado, tomando como referencia el tipo de cambio oficial. Esta medida garantiza transparencia, eficiencia y cumplimiento efectivo, mitigando las distorsiones generadas por el tipo de cambio paralelo y contribuyendo a la estabilidad económica y social.

Finalmente, se modifican los artículos pertinentes de la Ley 3058 de Hidrocarburos para adecuar el marco legal a esta nueva realidad, y se asigna a la Agencia Nacional de Hidrocarburos la responsabilidad de reglamentar y supervisar el cumplimiento de esta ley, garantizando calidad, disponibilidad y precios justos, así como el respeto a los estándares técnicos, ambientales y de seguridad.

El presente proyecto de ley, una vez convertido en ley, representa un paso decisivo para superar la crisis de abastecimiento de carburantes, acabar con el monopolio estatal que ha generado ineficiencia y corrupción, y promover un mercado competitivo, transparente y sostenible que contribuya al desarrollo económico y social de Bolivia.

II. JUSTIFICACIÓN

El presente proyecto de ley tiene como propósito fundamental garantizar a la población boliviana y al sector productivo el suministro permanente, seguro, oportuno, de calidad y confiable de carburantes, en particular diésel oil y gasolina, al precio más bajo posible dentro de las condiciones de mercado. Esto implica asegurar la disponibilidad continua y eficiente de estos combustibles esenciales para la movilidad, la producción y el desarrollo económico del país.

ARTÍCULO SEGUNDO (DEFINICIONES).

Este artículo tiene como propósito establecer definiciones claras, precisas y diferenciadas para los términos clave que serán utilizados en la aplicación de la ley: hidrocarburos, carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos. Estas definiciones permiten delimitar el alcance y las responsabilidades normativas, facilitando la interpretación correcta y la implementación efectiva de la ley en todo el territorio nacional.



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Justificación:

La Constitución Política del Estado (CPE), en sus artículos 348, 359, 360, 361, 362, 363 y 367, establece el marco constitucional para la gestión de los recursos naturales, la soberanía del Estado sobre los hidrocarburos y la regulación de actividades económicas estratégicas. Sin embargo, la legislación vigente no distingue adecuadamente entre hidrocarburos y carburantes, lo que ha generado confusión y limitaciones en la participación del sector privado en la cadena logística de carburantes.

- La definición de hidrocarburos se ajusta a la realidad científica y técnica, reconociéndolos como recursos naturales en estado bruto, presentes en el subsuelo, y excluyendo los productos ya procesados o refinados. Esto es fundamental para diferenciar la materia prima de los productos derivados. Concordante con el espíritu y la letra de la CPE, los hidrocarburos son propiedad del pueblo boliviano.
- La definición de carburantes reconoce que estos son productos refinados, mezclas específicas diseñadas para su uso eficiente y seguro en motores de combustión interna. Esta diferenciación es clave para permitir la gestión privada en la cadena logística de carburantes, sin contravenir la exclusividad estatal sobre los hidrocarburos en su estado natural, sobretodo cuando se trata de productos fabricados en una refinería extranjera.
- La incorporación de definiciones para biocombustibles y combustibles sintéticos (no fósiles, como los productos de la pirolisis) refleja el compromiso con la diversificación energética, la sostenibilidad ambiental y la promoción de fuentes renovables y tecnologías limpias, en línea con políticas nacionales e internacionales de transición energética y reducción de emisiones.
- La inclusión de normas técnicas y controles ambientales para los combustibles sintéticos asegura que su producción y uso cumplan con estándares de calidad y protección ambiental, evitando impactos negativos asociados a subproductos tóxicos.

En suma, este artículo sienta las bases conceptuales que permiten abrir el mercado de carburantes al sector privado, fomentar la competencia y la innovación, y al mismo tiempo garantizar la soberanía estatal sobre los recursos naturales, la calidad de los productos y la protección ambiental.

ARTÍCULO TERCERO (PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO).

Este artículo garantiza la plena e irrestricta participación del sector privado en toda la cadena logística de suministro de carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos, incluyendo producción, importación, transporte, almacenamiento, comercialización y expendio, con o sin la participación de YPFB. Además, establece la obligación del Órgano Ejecutivo y la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) de ajustar la normativa en un plazo máximo de 30 días para



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

asegurar esta participación. La finalidad principal de este artículo es restablecer el suministro de combustibles en el corto plazo y dar una solución integral y definitiva a la crisis actual de los carburantes.

Justificación:

En las últimas dos décadas, la importación y comercialización de combustibles en Bolivia ha estado bajo el monopolio estatal de YPFB, conforme al artículo 17 de la Ley 3058 de 2005. Sin embargo, esta exclusividad ha generado ineficiencias, desabastecimiento y limitaciones para el desarrollo del sector, afectando a más de 11,5 millones de bolivianos y a sectores productivos clave como minería, construcción y agroindustria.

En respuesta, el Gobierno ha impulsado medidas para abrir el mercado a la participación privada, como lo evidencian los Decretos Supremos 5218 y 5271 (2024), que simplifican trámites y autorizan la importación privada bajo supervisión de la ANH y el Viceministerio de Sustancias Controladas. Actualmente, existen al menos 49 empresas autorizadas para importar combustibles, y cuatro de ellas han sido autorizadas para importar más de 84 millones de litros de diésel mensuales, contribuyendo a aliviar la crisis de abastecimiento. No obstante, las medidas mencionadas claramente no han sido suficientes, pues al presente continúa y se agrava la crisis de carburantes, sometiendo a la población a las largas filas en las estaciones de servicio.

Esta apertura busca fomentar la competencia, mejorar la eficiencia logística y reducir la burocracia, como lo refleja la creación de mesas técnicas y ventanillas únicas en oficinas de YPFB en La Paz y Santa Cruz, donde se coordinan trámites y controles. Además, la participación privada se regula para evitar la venta de productos subsidiados y garantizar el cumplimiento de estándares de calidad y controles internacionales de sustancias controladas, protegiendo la seguridad y el interés colectivo.

La norma también contempla la posibilidad de que la participación privada se dé con o sin la asociación con YPFB, flexibilizando el modelo y promoviendo la inversión y la innovación en el sector.

En suma, este artículo es fundamental para superar las limitaciones del monopolio estatal, garantizar el abastecimiento oportuno y confiable de carburantes, y promover un mercado competitivo y transparente que beneficie a la economía y a la sociedad boliviana.

ARTÍCULO CUARTO (EXENCIÓN TRIBUTARIA TEMPORAL).

Este artículo establece una exención total, por un período de un año a partir de la publicación de la ley, de todos los impuestos y gravámenes nacionales y municipales (alícuota ad valorem y específica cero) en la cadena de producción, importación y comercialización de carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos, hasta el consumidor final. Además, ordena la inclusión



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

de una subpartida arancelaria específica para combustibles sintéticos no fósiles en el Arancel Aduanero.

Justificación:

La exención tributaria temporal es una medida estratégica para incentivar la participación privada en la cadena logística de carburantes, reducir costos y mejorar la competitividad del sector. Esta medida está en línea con las recientes disposiciones del Presupuesto General del Estado (PGE) 2025, que contempla la exención del Impuesto al Valor Agregado (IVA) para la importación de hidrocarburos por actores públicos y privados. El Decreto Supremo N° 5303 de enero de 2025 reglamenta esta exención, aplicándola a productos como gasolina para vehículos y diésel oil, beneficiando a importadores públicos y privados, y facilitando la importación y comercialización de combustibles. Asimismo, se han emitido decretos supremos (5218 y 5271 en 2024) que simplifican los trámites para la importación privada y amplían la comercialización de combustibles importados por privados por un año, complementando esta política.

La inclusión de la subpartida 3827.00.00.99 para combustibles sintéticos no fósiles responde a la necesidad de promover energías alternativas y sostenibles, fomentando la innovación y diversificación energética bajo estándares técnicos y ambientales estrictos.

Esta exención temporal busca también corregir distorsiones fiscales que encarecen artificialmente los carburantes, contribuyendo a un precio más bajo y competitivo, y facilitando el acceso oportuno y confiable a estos productos esenciales para la economía y la sociedad boliviana.

En conclusión, el artículo es fundamental para crear un entorno fiscal favorable que impulse la inversión privada, la eficiencia logística y la sostenibilidad del sector carburantes, en concordancia con las políticas económicas y ambientales del Estado Plurinacional de Bolivia.

ARTÍCULO QUINTO (NEUTRALIDAD IMPOSITIVA PARA LOS CARBURANTES).

El artículo establece como objetivo estratégico de política económica que, durante un año, la cadena logística para el suministro de carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos esté totalmente exenta de cargas tributarias. Para ello, el Servicio de Impuestos Nacionales (SIN) deberá reembolsar mediante notas de crédito fiscal (NOCRE's) a los participantes privados todos los tributos efectivamente pagados. Además, se fija un plazo máximo de 30 días para que el Órgano Ejecutivo reglamente esta disposición y ajuste la normativa correspondiente.

Justificación:

Esta disposición complementa la exención tributaria temporal establecida en el artículo cuarto, consolidando un marco fiscal que elimina cualquier carga tributaria sobre la cadena logística de carburantes durante un año. Esta neutralidad impositiva busca eliminar distorsiones fiscales que encarecen artificialmente los carburantes y afectan la competitividad y eficiencia del sector.



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Medidas similares han sido adoptadas recientemente por el gobierno boliviano para enfrentar la crisis de abastecimiento y la escasez de divisas. Por ejemplo, el Decreto Supremo N° 5400 de mayo de 2025 establece parámetros para la comercialización de diésel y gasolinas con subvención, y el Presupuesto General del Estado 2025 incluye exenciones del IVA para la importación de hidrocarburos por actores públicos y privados.

La devolución de tributos mediante notas de crédito fiscal garantiza que ningún actor privado soporte cargas fiscales que puedan encarecer el precio final del combustible, promoviendo así un mercado más competitivo y transparente. Además, la reglamentación en un plazo breve asegura la rápida implementación y cumplimiento efectivo de esta política.

En suma, este artículo es clave para fomentar la inversión privada, mejorar la eficiencia logística y garantizar precios justos y competitivos en el mercado de carburantes, contribuyendo a la estabilidad económica y social del país.

ARTÍCULO SEXTO (NORMALIZACIÓN TRIBUTARIA).

Este artículo establece que, una vez concluido el periodo de exención tributaria temporal de un año previsto en los artículos cuarto y quinto, el Órgano Ejecutivo podrá restablecer parcial o totalmente las alícuotas ad valorem y específicas sobre carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos, conforme a la política económica, fiscal y el Presupuesto General del Estado (PGE) vigente para la gestión correspondiente.

Justificación:

La exención tributaria temporal es una medida excepcional para incentivar la participación privada, mejorar la eficiencia logística y reducir costos en la cadena de suministro de carburantes. Sin embargo, la sostenibilidad fiscal del Estado requiere que, una vez superada esta etapa inicial, se pueda normalizar la recaudación tributaria en función de las condiciones económicas y fiscales del país.

El Presupuesto General del Estado para 2025 asigna recursos significativos para la subvención de combustibles, con un monto estimado de Bs 26.239 millones (aproximadamente 3.800 millones de dólares), que representa un aumento del 6,38% respecto a 2024. Esta subvención mantiene los precios internos del diésel y la gasolina en niveles por debajo del precio internacional, con un costo semanal para el Estado de aproximadamente 56 millones de dólares.

Además, el PGE 2025 contempla incentivos fiscales para la importación y producción de combustibles, incluyendo exenciones del IVA para hidrocarburos importados por actores públicos y privados. Estas medidas buscan equilibrar la necesidad de garantizar el abastecimiento y la estabilidad de precios con la sostenibilidad fiscal y el cumplimiento de las metas macroeconómicas.



Legislando con el pueblo

Proyektista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Por ello, la facultad otorgada al Órgano Ejecutivo para restablecer las alícuotas tributarias permite adaptar la política fiscal a las condiciones cambiantes del mercado, la economía nacional y las prioridades presupuestarias, asegurando que la política tributaria sea flexible y coherente con la realidad económica.

En resumen, este artículo garantiza un marco normativo que permite una transición ordenada desde la exención temporal hacia la normalización tributaria, contribuyendo a la estabilidad fiscal sin afectar la continuidad del abastecimiento de carburantes.

ARTÍCULO SÉPTIMO (SUSTANCIAS CONTROLADAS).

Este artículo busca excluir a los carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos de la categoría de sustancias controladas bajo la Ley N° 913 de Lucha Contra el Tráfico Ilícito de Sustancias Controladas y sus reglamentos, eliminándolos de la Lista V del Anexo correspondiente. En consecuencia, estos productos no estarán sujetos al control y fiscalización de la Dirección General de Sustancias Controladas (DGSC), dependiente del Ministerio de Gobierno. Se establece un plazo máximo de 30 días para que el Órgano Ejecutivo adecue la normativa correspondiente.

Justificación:

La Ley N° 913 y sus reglamentos tienen por objeto combatir el tráfico ilícito de sustancias controladas que representan un riesgo para la salud pública y la seguridad del Estado. En este marco, productos como gasolina y diésel han sido incluidos en la lista de sustancias controladas, lo que implica estrictos controles, registros y autorizaciones para su manejo.

Sin embargo, los carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos son productos de primera necesidad, de uso cotidiano por toda la población y las unidades productivas del país. Su inclusión en el régimen de sustancias controladas genera una carga burocrática excesiva que dificulta la logística, encarece los costos y limita la eficiencia en su distribución y comercialización.

La exclusión de estos productos del régimen de sustancias controladas permitirá desburocratizar su manejo, facilitar la participación privada en la cadena logística y mejorar la eficiencia y transparencia del sector, sin comprometer la seguridad ni la calidad, ya que se mantendrán los controles técnicos, ambientales y de seguridad pertinentes bajo la supervisión de la Agencia Nacional de Hidrocarburos y otras entidades competentes.

Esta medida también responde a la necesidad de armonizar la normativa con la realidad del mercado y las prioridades económicas y sociales del país, garantizando el abastecimiento oportuno y confiable de carburantes, fundamentales para el desarrollo económico y el bienestar social.

En consecuencia, el artículo contribuye a modernizar el marco regulatorio, eliminar trabas innecesarias y promover un mercado competitivo y eficiente, en línea con los objetivos de la presente ley.



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO OCTAVO (SUBASTA DE DIVISAS CONDICIONADA A ENTREGA DE COMBUSTIBLE).

Este artículo establece un mecanismo innovador de asignación de divisas por parte del Banco Central de Bolivia (BCB), destinado exclusivamente a la importación de carburantes. El mecanismo se basa en subastas públicas periódicas en las que los participantes compiten ofreciendo la mayor cantidad de litros de combustible que se comprometen a entregar a Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) por cada dólar estadounidense solicitado, tomando como referencia el tipo de cambio oficial vigente.

Justificación:

Bolivia enfrenta una crisis de escasez de divisas que afecta directamente la importación de carburantes, generando desabastecimiento y afectando la economía nacional. El tipo de cambio oficial fijo (Bs. 6,96 por US\$1) contrasta con un tipo de cambio paralelo mucho más alto, lo que dificulta el acceso a dólares en el mercado formal y encarece la importación.

Para mitigar estas distorsiones, la subasta condicionada a la entrega de combustible busca optimizar la asignación de divisas escasas, priorizando a quienes ofrezcan el mayor volumen de carburante por dólar, garantizando así un uso eficiente y transparente de los recursos.

Esta medida se complementa con otras acciones del gobierno, como el Decreto Supremo 5348 que autoriza a YPFB a adquirir dólares de la banca pública y operar con activos virtuales para la compra de combustibles, y propuestas de actores locales para implementar subastas que determinen el precio del dólar y faciliten la entrada de divisas.

El mecanismo también establece obligaciones claras para los adjudicatarios, quienes deben cumplir con la entrega efectiva del combustible comprometido bajo supervisión y fiscalización, asegurando el abastecimiento oportuno y suficiente.

Finalmente, el Poder Ejecutivo reglamentará los procedimientos y sanciones para garantizar la correcta implementación y cumplimiento del mecanismo, permitiendo la necesaria coordinación y colaboración entre el BCB, el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, la Agencia Nacional de Hidrocarburos y otras entidades públicas. En suma, este artículo introduce un sistema transparente, competitivo y eficiente para enfrentar la crisis de divisas y asegurar el suministro de carburantes, contribuyendo a la estabilidad económica y social del país.

ARTÍCULO NOVENO (MODIFICACIONES A LA LEY 3058 DE HIDROCARBUROS).

Este artículo modifica aspectos clave de la Ley 3058 de Hidrocarburos (17 de mayo de 2005) para adecuar el marco normativo vigente a las nuevas disposiciones de la presente Ley de Carburantes. En particular, actualiza el concepto de servicio público en el sector hidrocarburos y redefine las definiciones de “hidrocarburos” y “carburantes” para clarificar su alcance y regulación.



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Justificación:

- **Modificación del Artículo 14 (Servicio Público):**

Se reafirma que las actividades de transporte, refinación, almacenaje, comercialización y distribución de gas natural y productos refinados de petróleo son servicios públicos que deben prestarse de forma regular, continua y eficiente, en cumplimiento del interés colectivo y el desarrollo nacional.

Sin embargo, se introduce una innovación fundamental: la importación, transporte, almacenamiento y comercialización de carburantes podrán ser realizadas no solo por entidades públicas, sino también por privadas o mixtas, bajo la regulación y supervisión de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH).

Esta apertura rompe con el monopolio exclusivo estatal que históricamente ha limitado la participación privada, permitiendo un mercado más competitivo y eficiente, en línea con los principios constitucionales de promoción de la inversión privada y desarrollo económico sostenible.

- **Modificación del Artículo 138 (Definiciones):**

Se actualizan las definiciones de “hidrocarburos” y se incorpora formalmente la definición de “carburantes” conforme a las definiciones técnicas y jurídicas establecidas en el artículo segundo de la presente ley.

Esta precisión es esencial para evitar confusiones legales y facilitar la aplicación correcta de la normativa, permitiendo distinguir claramente entre la materia prima (hidrocarburos) y los productos derivados (carburantes), lo que habilita la participación privada en la cadena logística de carburantes sin afectar la soberanía estatal sobre los hidrocarburos.

Estas modificaciones son coherentes con la necesidad de modernizar y flexibilizar el marco regulatorio del sector hidrocarburos, promoviendo la eficiencia, la transparencia y la sostenibilidad, y respondiendo a las demandas actuales del mercado y la sociedad boliviana.

En suma, este artículo garantiza la armonización legal necesaria para implementar las reformas propuestas en la Ley de Carburantes, facilitando su aplicación práctica y contribuyendo al desarrollo integral del sector energético nacional.

ARTÍCULO DÉCIMO (RESPONSABILIDAD DEL ENTE REGULADOR).

Este artículo establece que la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), en su calidad de ente regulador, debe adecuar la normativa para facilitar la participación del sector privado en toda la cadena logística de carburantes, biocombustibles y combustibles sintéticos, garantizando la calidad, disponibilidad y precios justos, así como el cumplimiento de estándares técnicos, ambientales y de seguridad. Además, ~~señala que~~ la participación privada se registrará por los



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

principios de competencia, transparencia y no discriminación, sin menoscabo de las atribuciones del Estado para proteger el interés colectivo y garantizar el abastecimiento continuo.

Justificación:

La ANH tiene un rol constitucional y legal como ente regulador autónomo y técnico en el sector hidrocarburos, responsable de supervisar y controlar la calidad, seguridad y cumplimiento normativo en la cadena logística. Según el Decreto Supremo N° 4910 de abril de 2023, la ANH fortalece los mecanismos de regulación, control, supervisión y fiscalización en la comercialización de gasolinas y diésel, estableciendo controles estrictos sobre autorizaciones, volúmenes, registros y sanciones para evitar irregularidades como contrabando, agio y especulación.

La normativa vigente exige a las estaciones de servicio y plantas de almacenamiento remitir información diaria y detallada sobre saldos y volúmenes comercializados, bajo declaración jurada, lo que permite a la ANH monitorear el mercado y garantizar transparencia.

Este artículo es clave para que la ANH adapte su normativa y procedimientos a la apertura del mercado a la participación privada, asegurando que esta se desarrolle en un marco competitivo, transparente y equitativo, sin afectar la calidad ni la seguridad del suministro.

Asimismo, la ANH debe coordinar con otras entidades, como la Dirección General de Sustancias Controladas y YPFB, para fortalecer el control y fiscalización, intercambiando información mediante interoperabilidad de sistemas informáticos, lo que contribuye a un control más eficiente y efectivo.

III. MARCO LEGAL

El marco legal o jurídico en el que se proyecta la Ley de Carburantes está fundamentado principalmente en la Constitución Política del Estado (CPE) y en leyes específicas del sector hidrocarburos y normativas complementarias. A continuación, se identifican las normas y los artículos relacionados que sustentan y afectan esta ley:

1. Constitución Política del Estado (CPE)

Artículos relevantes:

- Art. 348: Reconoce la propiedad estatal de los recursos naturales y la soberanía sobre ellos.
- Art. 359: Establece que la política energética y de hidrocarburos es responsabilidad del Estado.
- Art. 360: Determina que el Estado definirá la política de hidrocarburos.



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

- Art. 361: Regula la participación del Estado y del sector privado en la explotación y comercialización de hidrocarburos.
- Art. 362: Señala que la explotación, transporte y comercialización de hidrocarburos y sus derivados son de interés público.
- Art. 363: Establece que la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) es el ente regulador del sector.
- Art. 367: Reconoce la importancia estratégica de los hidrocarburos y la política nacional para su aprovechamiento eficiente y responsable.

2. Ley N° 3058 de Hidrocarburos (17 de mayo de 2005)

- Art. 14 (modificado): Define las actividades de transporte, refinación, almacenaje, comercialización y distribución como servicios públicos y permite la participación de entidades públicas, privadas o mixtas en la importación y comercialización de carburantes, bajo regulación de la ANH.
- Art. 138 (modificado): Actualiza las definiciones de “hidrocarburos” y “carburantes” para diferenciar claramente ambos conceptos y permitir la participación privada en carburantes.
- Art. 24 y 25: Establecen las atribuciones del ente regulador (ANH) para supervisar, controlar y fijar tarifas y precios en el sector hidrocarburos.

3. Leyes Complementarias

- Ley N° 913 (23 de marzo de 2017): Ley de lucha contra el tráfico ilícito de sustancias controladas, que afecta el régimen de sustancias controladas para carburantes (modificado por el Artículo Séptimo de la Ley de Carburantes).
- Ley N° 1098 (15 de septiembre de 2018): Regula precios y mezcla de aditivos vegetales en combustibles, relacionada con la definición y comercialización de biocombustibles.



Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Resumen de la relación normativa con la Ley de Carburantes

Norma / Ley	Artículo(s) relacionado(s)	Relación con la Ley de Carburantes
Constitución Política del Estado (CPE)	348, 359, 360, 361, 362, 363, 367	Marco constitucional para la soberanía, política energética y regulación estatal de hidrocarburos y carburantes.
Ley N° 3058 de Hidrocarburos	14, 24, 25, 138	Define servicios públicos, regulaciones y definiciones que se modifican para permitir participación privada y actualizar definiciones.
Ley N° 913 (Sustancias Controladas)	Anexo Lista V	Se modifica para excluir carburantes del régimen de sustancias controladas.
Ley N° 1098 (Aditivos Vegetales)	Art. 7	Regula mezcla y precios de aditivos vegetales en carburantes.

Este marco legal garantiza que la Ley de Carburantes se ajuste a las disposiciones constitucionales y legales vigentes, modernizando el sector y facilitando la participación privada bajo un régimen regulado y transparente.


Miguel Elieksen
DIPUTADO NACIONAL


Miguel Antonio Roca S.
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

PL-324/25

PROYECTO DE LEY 0xxx/2024-2025

LEY DE CARBURANTES

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO (OBJETO). La presente ley tiene por objeto garantizar a la población boliviana y al sector productivo nacional, el suministro de **carburantes, en particular diésel oil y gasolina**, de forma permanente, seguro, con calidad, oportuno, y confiable, al precio más bajo posible bajo las condiciones de mercado.

ARTÍCULO SEGUNDO (DEFINICIONES). El Estado boliviano, en estricta sujeción a los art. 348, 359, 360, 361, 362, 363 y 367 de la Constitución Política del Estado, adopta las siguientes definiciones para la aplicación de la normativa correspondiente en todo el territorio nacional:

- a) **Hidrocarburos:** Son recursos naturales consistentes en compuestos químicos orgánicos formados únicamente por átomos de carbono (C) e hidrógeno (H), que se presentan ya sea en el suelo o en el subsuelo, cualquiera sea su estado físico. Constituyen la materia prima básica en la industria de los combustibles fósiles y se encuentran de forma natural en el petróleo crudo y el gas natural. Los hidrocarburos pueden ser gaseosos, líquidos o sólidos según su estructura molecular y peso molecular. No son considerados hidrocarburos los materiales producidos en una refinería.
- b) **Carburantes:** Son mezclas líquidas de hidrocarburos, formuladas y refinadas específicamente para su uso como combustible en motores de combustión interna, donde se mezclan con aire para su ignición (carburación). No son compuestos químicos puros, sino productos derivados del procesamiento de hidrocarburos que cumplen normas técnicas de calidad para su uso eficiente y seguro.
- c) **Biocombustibles:** Son combustibles líquidos, gaseosos o sólidos obtenidos exclusivamente de biomasa renovable (vegetal, animal o microorganismos), mediante procesos biológicos o fisicoquímicos autorizados, excluyendo aquellos derivados de residuos sintéticos, plásticos o neumáticos. Se clasifican en:



Legislando con el pueblo

Proyectista: Dip. Miguel Antonio Roca S.