



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Paz, 20 de marzo de 2026

ALP/CD/DN/NSRR/CITE/01/2025-2026



Señor:

Dip. Roberto Julio Castro Salazar

PRESIDENTE

CÁMARA DE DIPUTADOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Presente. -

Ref. REMITE PROYECTO DE LEY

PL-34¹ / 25

De mi consideración:

Por medio de la presente, conforme lo dispuesto en el Art. 162, parágrafo I, numeral 2 y Art. 163 de la Constitución Política del Estado, concordante con el Art. 116 inc. b). y Art. 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien presentar el Proyecto de Ley denominado **"LEY DE DIVERSIFICACIÓN DE LA MATRIZ ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE"** conforme al procedimiento legislativo.

Sin otro particular, me despido de usted con las consideraciones más distinguidas.

Atentamente.

Nicole Sofia Rocha Ríos
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Cd/Arch
CAMS



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY

LEY DE DIVERSIFICACIÓN DE LA MATRIZ ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

I. ANTECEDENTES

Bolivia cuenta con condiciones favorables para el desarrollo de biocombustibles, particularmente bioetanol producido a partir de caña de azúcar, actividad con una importante presencia productiva en el departamento de Santa Cruz.

La experiencia internacional demuestra el potencial de este tipo de combustibles para reducir la dependencia del petróleo en el sector transporte. Países como Brasil han logrado avanzar significativamente en la diversificación energética mediante la introducción de vehículos flex fuel, capaces de operar con gasolina, etanol o mezclas de ambos combustibles.

La incorporación progresiva de estas tecnologías en Bolivia podría contribuir al fortalecimiento del sector agroindustrial, dinamizar la producción agrícola nacional y generar nuevas oportunidades de desarrollo económico en áreas rurales.

Experiencia internacional en la promoción de la movilidad sostenible.

La transición hacia sistemas de transporte energéticamente eficientes constituye una tendencia creciente a nivel internacional.

En América Latina, países como Chile han impulsado estrategias nacionales de electromovilidad orientadas a promover el transporte público eléctrico y la incorporación progresiva de vehículos de bajas emisiones.

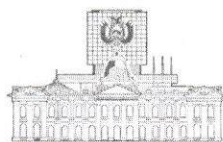
De manera similar, Colombia ha establecido incentivos tributarios y arancelarios para facilitar la adopción de vehículos eléctricos e híbridos.

Asimismo, Costa Rica ha desarrollado un marco normativo específico para la promoción de la movilidad eléctrica que incluye exenciones fiscales y el desarrollo de infraestructura de recarga.

Estas experiencias demuestran que los incentivos arancelarios constituyen herramientas eficaces para estimular la adopción temprana de tecnologías de transporte limpio.

Impacto económico potencial de la transición energética.

El parque automotor boliviano supera actualmente los dos millones de vehículos.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Si en los próximos diez años al menos el 20% del parque automotor nacional adoptara tecnologías de movilidad sostenible, el consumo de combustibles líquidos podría reducirse entre un 12% y un 16%.

Esta reducción podría traducirse en ahorros estimados de entre 400 y 600 millones de dólares anuales en importaciones de combustibles. En un horizonte de diez años, el ahorro acumulado podría superar los 4.000 millones de dólares, recursos que podrían ser destinados a inversión pública, infraestructura estratégica o programas de desarrollo productivo.

Las cifras presentadas constituyen estimaciones referenciales basadas en escenarios de adopción tecnológica progresiva y en tendencias observadas en procesos de transición energética del transporte a nivel internacional

Generación de empleo y desarrollo tecnológico

La transición hacia tecnologías de movilidad sostenible representa también una oportunidad para promover la innovación tecnológica y generar nuevas oportunidades económicas.

Entre los sectores con mayor potencial de generación de empleo se encuentran la agroindustria de biocombustibles, el desarrollo de infraestructura de carga eléctrica, los servicios técnicos especializados y las nuevas actividades vinculadas a la cadena de valor de la electromovilidad.

El impulso a estas actividades puede contribuir al fortalecimiento de capacidades técnicas nacionales, al desarrollo de nuevas cadenas productivas y a la generación de empleo en diversos sectores de la economía.

Electromovilidad y potencial estratégico del litio boliviano.

El desarrollo de la movilidad eléctrica se encuentra estrechamente vinculado con el avance de tecnologías de almacenamiento energético basadas en baterías de litio, componente fundamental para el funcionamiento de los vehículos eléctricos modernos.

Bolivia posee uno de los mayores recursos de litio del mundo, concentrados principalmente en el Salar de Uyuni, lo que representa una oportunidad estratégica para el desarrollo de nuevas cadenas productivas vinculadas a la transición energética global.

En este contexto, el impulso a la adopción progresiva de vehículos eléctricos puede generar sinergias con los esfuerzos de industrialización del litio promovidos por el Estado a través de la empresa pública Yacimientos de Litio Bolivianos.

El desarrollo de un mercado interno de electromovilidad puede contribuir a estimular la investigación tecnológica, la formación de capacidades industriales y la innovación en



CÁMARA DE DIPUTADOS
2023-2024

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

aplicaciones energéticas basadas en litio, posicionando al país dentro de las nuevas cadenas de valor asociadas a la transición energética global.

De esta manera, la promoción de tecnologías de transporte eléctrico no solo contribuye a la reducción de emisiones y al fortalecimiento de la seguridad energética, sino también al desarrollo tecnológico e industrial del Estado Plurinacional de Bolivia.

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa se enmarca en la necesidad de avanzar hacia una transición progresiva basada en la diversificación de la matriz energética del transporte, la cual constituye una estrategia fundamental para reducir la dependencia externa, mejorar la balanza comercial y garantizar la soberanía energética nacional.

Contexto energético y económico nacional

El Estado Plurinacional de Bolivia enfrenta importantes desafíos estructurales en materia de seguridad energética, sostenibilidad económica y diversificación de su matriz energética. En las últimas décadas, el crecimiento sostenido del parque automotor nacional ha incrementado de manera significativa la demanda de combustibles líquidos, particularmente gasolina y diésel, generando una creciente dependencia de la importación de estos recursos para satisfacer las necesidades del mercado interno.

Esta situación implica importantes costos económicos para el país, debido al elevado volumen de divisas destinadas anualmente a la importación de combustibles. En la actualidad, Bolivia registra importaciones de combustibles que superan los 3.300 millones de dólares anuales, cifra que refleja el peso estructural del sector transporte en el consumo energético nacional.

La dependencia de combustibles importados constituye, por tanto, un desafío relevante para la seguridad energética del país, así como para el equilibrio de la balanza comercial y la sostenibilidad del sistema energético en el mediano y largo plazo.

En este contexto, resulta necesario promover políticas públicas orientadas a la diversificación de la matriz energética del transporte ya que constituye una estrategia fundamental para reducir la dependencia externa, mejorar la balanza comercial, fortalecer y garantizar la soberanía energética nacional mediante la incorporación de tecnologías más eficientes y sostenibles.

Situación del parque automotor y contaminación urbana

El crecimiento del parque automotor boliviano también ha generado efectos ambientales significativos, particularmente en las principales áreas urbanas del país, entre ellas La Paz, El Alto, Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba.



CÁMARA DE DIPUTADOS
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Diversos estudios internacionales indican que el sector transporte puede representar entre el 30% y el 45% de las emisiones contaminantes en áreas urbanas, convirtiéndose en una de las principales fuentes de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos que afectan la salud pública.

En Bolivia, esta situación se ve agravada por la antigüedad de una parte significativa del parque automotor nacional, lo cual implica menores niveles de eficiencia energética y mayores niveles de emisiones contaminantes.

Asimismo, en ciudades de gran altitud como La Paz y El Alto, las condiciones geográficas y atmosféricas pueden dificultar la dispersión de contaminantes, incrementando la exposición de la población a niveles elevados de contaminación atmosférica.

En consecuencia, la incorporación progresiva de tecnologías de movilidad sostenible constituye una herramienta fundamental para mejorar la calidad ambiental urbana y reducir los impactos negativos del transporte sobre la salud pública.

Contexto ambiental y cambio climático

Bolivia, como Estado Parte del Acuerdo de París, ha asumido compromisos internacionales orientados a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y a la construcción de sistemas energéticos sostenibles.

El sector transporte representa aproximadamente el 24 % de las emisiones de dióxido de carbono relacionadas con la energía a nivel global, constituyéndose en uno de los principales sectores a intervenir para cumplir los objetivos de mitigación climática.

En este marco, la diversificación energética del transporte mediante tecnologías de bajas emisiones contribuye directamente al cumplimiento de los compromisos internacionales del Estado.

Emisiones, calidad del aire y salud pública

El crecimiento del parque automotor genera emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales como material particulado, los cuales tienen efectos directos sobre la salud de la población.

Diversos estudios han demostrado la relación entre la contaminación del aire y el incremento de enfermedades respiratorias, cardiovasculares y mortalidad prematura.

En ciudades como La Paz, El Alto, Santa Cruz y Cochabamba, la reducción de emisiones del transporte constituye una medida clave para mejorar la calidad del aire y reducir la presión sobre el sistema de salud pública.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Jerarquía normativa y vacío actual

Si bien el Estado ha implementado medidas a través de instrumentos como los Decretos Supremos N° 4539 y N° 5142, estos constituyen herramientas de política pública de alcance limitado, sujetas a modificaciones administrativas y sin la estabilidad jurídica necesaria para garantizar procesos de transición estructural de largo plazo.

La ausencia de un marco legal integral genera dispersión normativa, limita la coordinación interinstitucional y reduce la efectividad de los incentivos existentes.

En este contexto, resulta imprescindible la aprobación de una Ley que otorgue seguridad jurídica, previsibilidad económica y sostenibilidad institucional a la transición energética del transporte en Bolivia.

III. FUNDAMENTACIÓN LEGAL DEL PROYECTO DE LEY
Constitución Política del Estado

La Constitución Política del Estado de Bolivia establece principios que sirven como base jurídica para políticas de movilidad sostenible y transición energética.

Entre los artículos más relevantes se encuentran:

Art. 9: Establece como fines del Estado garantizar el bienestar y desarrollo sostenible.

Art. 33: Reconoce el derecho de la población a un medio ambiente saludable, protegido y equilibrado.

Art. 342: Determina que el Estado y la población deben conservar y aprovechar de manera sostenible los recursos naturales.

Art. 378: Establece que el Estado promoverá el desarrollo y uso de energías alternativas y renovables.

Estos principios constitucionales sustentan la adopción de políticas públicas orientadas a reducir la contaminación y transformar la matriz energética del transporte.

Ley General de Transporte

La norma central del sistema de transporte en Bolivia es la Ley N° 165 Ley General de Transporte.

Esta ley establece el Sistema de Transporte Integral (STI) y dispone criterios de sostenibilidad ambiental.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Principales disposiciones

Promoción de energías limpias

El Artículo 15 establece que el Estado debe:

- Promover el uso de energías alternativas y limpias en el transporte
- Impulsar la reconversión o remotorización de vehículos
- Incentivar la fabricación e importación de vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV) u otras energías disponibles.

Transporte sostenible

El Artículo 16 dispone que el Sistema de Transporte Integral debe:

- Proteger el medio ambiente
- Promover tecnologías más limpias y eficientes
- Priorizar modalidades de transporte con menor impacto ambiental.

Además, la ley promueve:

- Renovación del parque automotor
- Modernización de la infraestructura de transporte
- Integración multimodal del transporte.

Decreto Supremo N° 4539

Este decreto establece incentivos para promover el uso de vehículos eléctricos e híbridos, incluyendo:

- Incentivos tributarios para fabricación, ensamblaje e importación de vehículos eléctricos
- Incentivos financieros para la compra de estos vehículos
- Beneficios para equipos de generación eléctrica y sistemas energéticos asociados.

Esta norma constituye uno de los principales instrumentos de política pública para impulsar la **electromovilidad en Bolivia**.

Decreto Supremo N° 5142

Establece medidas para fortalecer el uso de vehículos eléctricos y la infraestructura de carga eléctrica en el país como parte de la transición hacia energías limpias.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Estas medidas incluyen la expansión de estaciones de recarga eléctrica conocidas como **electrolineras**.

Regulación energética vinculada al transporte

La transición energética del transporte también se relaciona con normas del sector energético que promueven:

- Generación distribuida de energía
- Uso de energías renovables
- Infraestructura eléctrica para movilidad.

Estas medidas buscan reducir la dependencia de combustibles fósiles y diversificar la matriz energética nacional.

En este contexto la presente iniciativa legislativa se sustenta en diversos principios establecidos en la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, que reconoce el derecho de la población a vivir en un medio ambiente saludable y establece obligaciones del Estado en materia de sostenibilidad ambiental y desarrollo energético responsable.

El Artículo 33 de la Constitución establece que todas las personas tienen derecho a un medio ambiente saludable, protegido y equilibrado, condición indispensable para el bienestar de las generaciones presentes y futuras.

Por su parte, el Artículo 342 dispone que es deber del Estado y de la población conservar, proteger y aprovechar de manera sostenible los recursos naturales, así como mantener el equilibrio del medio ambiente.

En el ámbito energético, el Artículo 378 reconoce que las diferentes formas de energía constituyen recursos estratégicos para el desarrollo integral del país, mientras que el Artículo 379 establece que el Estado promoverá el desarrollo y uso de energías alternativas compatibles con la preservación del medio ambiente.

En este marco constitucional, la promoción de tecnologías de transporte limpio y energéticamente eficiente constituye una política pública plenamente alineada con los principios de sostenibilidad, seguridad energética y desarrollo tecnológico establecidos por la Constitución.

Marco normativo nacional

La presente iniciativa legislativa se encuentra igualmente alineada con el marco normativo vigente en materia de protección ambiental y desarrollo sostenible.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Entre las principales normas que orientan esta política se encuentra la Ley N.º 300, Ley Marco de la Madre Tierra y Desarrollo Integral para Vivir Bien, que establece lineamientos para la construcción de un modelo de desarrollo sostenible basado en el uso responsable de los recursos naturales y la reducción de impactos ambientales.

Asimismo, la Ley N.º 071 de Derechos de la Madre Tierra reconoce a la Madre Tierra como sujeto de interés público y establece principios orientados a la protección de los sistemas de vida y la reducción de las presiones ambientales derivadas de las actividades humanas.

La promoción de tecnologías de movilidad sostenible se inscribe plenamente en estos principios, al contribuir a la reducción de emisiones contaminantes, mejorar la eficiencia energética del transporte y promover un modelo de desarrollo compatible con la protección del medio ambiente.

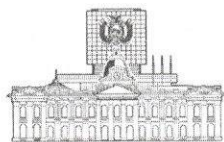
IV. CONCLUSIÓN

En este contexto, la presente Ley tiene por finalidad establecer un marco normativo que promueva la transición energética del sector transporte en Bolivia, incentivando la adopción progresiva de tecnologías de movilidad sostenible mediante instrumentos económicos, financieros e institucionales.

A través de estas medidas, se busca fortalecer la seguridad energética del país, reducir la dependencia de combustibles importados, mejorar la calidad ambiental en las ciudades, promover el desarrollo de biocombustibles de producción nacional y fomentar la modernización tecnológica del sistema de transporte.

La transición energética del transporte constituye, por tanto, una política estratégica para avanzar hacia un modelo de desarrollo más eficiente, sostenible y compatible con los desafíos económicos, ambientales y tecnológicos del siglo XXI.


Nicole Sofía Rocha Ríos
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY

**LEY DE DIVERSIFICACIÓN DE LA MATRIZ ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE Y
PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. (OBJETO)

La presente Ley tiene por objeto establecer el marco normativo para promover la diversificación de la matriz energética del sector transporte en el Estado Plurinacional de Bolivia, mediante la adopción progresiva de tecnologías de movilidad sostenible, incluyendo vehículos eléctricos, híbridos y flex fuel, a través de incentivos económicos, financieros e institucionales.

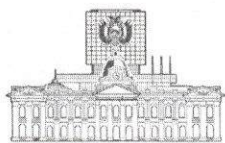
ARTÍCULO 2. (POLÍTICA NACIONAL DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE)

El Estado establece la Política Nacional de Diversificación de la Matriz Energética del Transporte, orientada a promover la adopción progresiva de tecnologías de movilidad sostenible con el propósito de:

1. Reducir la dependencia de combustibles fósiles importados.
2. Fortalecer la seguridad y soberanía energética nacional.
3. Promover el desarrollo de energías limpias y biocombustibles de producción nacional.
4. Reducir las emisiones contaminantes del sector transporte.
5. Mejorar la calidad ambiental y la salud pública en las ciudades.
6. Impulsar el desarrollo tecnológico e industrial vinculado a la electromovilidad.
7. Contribuir a la construcción de un sistema de transporte eficiente, sostenible y compatible con los objetivos de desarrollo del Estado Plurinacional de Bolivia.

La implementación de esta política se realizará mediante programas, incentivos económicos, instrumentos regulatorios y planes de desarrollo tecnológico que serán definidos por el Órgano Ejecutivo en el marco de la presente Ley.

ARTÍCULO 3. (PLAN NACIONAL DE DIVERSIFICACIÓN DE LA MATRIZ ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE)



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARÍA GENERAL

PL-341/25



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El Órgano Ejecutivo elaborará el Plan Nacional de Diversificación de la Matriz Energética del Transporte, como instrumento de planificación estratégica destinado a implementar la Política Nacional establecida en la presente Ley.

El Plan deberá establecer:

1. Metas de adopción tecnológica.
2. Programas de financiamiento e incentivos.
3. Estrategias de desarrollo de infraestructura energética para movilidad sostenible.
4. Programas de renovación del parque automotor.
5. Lineamientos para el desarrollo tecnológico e industrial vinculado a la movilidad sostenible

El Plan será actualizado periódicamente y su implementación será coordinada por el Ministerio de Hidrocarburos y Energías.

ARTÍCULO 4. (FINALIDAD)

La presente Ley tiene las siguientes finalidades:

1. Promover la modernización tecnológica del parque automotor nacional.
2. Impulsar la diversificación de la matriz energética del transporte.
3. Fomentar el desarrollo de infraestructura de movilidad eléctrica.
4. Estimular el desarrollo productivo vinculado a biocombustibles.
5. Contribuir al desarrollo sostenible y a la protección del medio ambiente.
6. Reducir la dependencia de combustibles fósiles importados.

ARTÍCULO 5. (ÁMBITO DE APLICACIÓN)

La presente Ley se aplica en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y alcanza a personas naturales, personas jurídicas, entidades públicas, empresas públicas y privadas que participen en actividades vinculadas al transporte, energía o infraestructura de movilidad sostenible.

ARTÍCULO 6. (DEFINICIONES)

A efectos de la presente Ley se establecen las siguientes definiciones:



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

1. Vehículo eléctrico: vehículo propulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos alimentados por baterías recargables.
2. Vehículo híbrido: vehículo que combina un motor de combustión interna con uno o más motores eléctricos.
3. Vehículo flex fuel: vehículo diseñado para funcionar con gasolina, etanol o mezclas de ambos combustibles.
4. Infraestructura de carga: instalaciones destinadas a la recarga de baterías de vehículos eléctricos.
5. Diversificación de la matriz energética: Proceso de incorporación progresiva de distintas fuentes de energía con el objetivo de reducir la dependencia de una sola fuente energética y fortalecer la seguridad energética del país.
6. Movilidad sostenible: Sistema de transporte que prioriza tecnologías de bajas emisiones, eficiencia energética y reducción del impacto ambiental.
7. Electromovilidad: Conjunto de tecnologías y sistemas de transporte que utilizan energía eléctrica como fuente principal de propulsión.
8. Gases de efecto invernadero: Gases presentes en la atmósfera que contribuyen al calentamiento global al retener radiación infrarroja, incluyendo CO_2 , CH_4 y N_2O .
9. Infraestructura de recarga eléctrica: Instalaciones destinadas a suministrar energía eléctrica a vehículos eléctricos mediante sistemas de carga lenta, semi rápida o rápida.

CAPÍTULO II

INCENTIVOS PARA LA RENOVACIÓN ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 7. (ARANCEL CERO)

Se establece arancel de importación cero por ciento (0%) para la importación de vehículos eléctricos, híbridos y flex fuel nuevo, destinado al uso particular, comercial o institucional, conforme a las categorías y condiciones que establezca la reglamentación correspondiente.

ARTÍCULO 8. (INCENTIVOS FISCALES)

El Estado establecerá, mediante reglamentación del Órgano Ejecutivo, incentivos fiscales destinados a promover la adopción de tecnologías de movilidad sostenible.

Estos incentivos podrán comprender, entre otros:

1. Incentivos tributarios para la adquisición y uso de vehículos eléctricos, híbridos y flex fuel.



CÁMARA DE DIPUTADOS

2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. La promoción, en coordinación con los gobiernos autónomos municipales, de beneficios tributarios aplicables a la propiedad de vehículos que incorporen tecnologías de movilidad sostenible.

3. Beneficios tributarios o financieros para empresas públicas y privadas que incorporen flotas de transporte sostenibles.

4. Incentivos fiscales y financieros para proyectos de desarrollo de infraestructura de carga eléctrica.

Los incentivos establecidos en el presente artículo serán aplicados de manera progresiva, focalizada y sujeta a evaluación periódica de sostenibilidad fiscal, conforme a criterios definidos por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

ARTÍCULO 9. (CRÉDITOS VERDES)

El Órgano Ejecutivo promoverá programas de financiamiento para la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos y flex fuel, incluyendo:

- a. Créditos a tasas preferenciales.
- b. Programas de leasing verde.
- c. Incentivos para transporte público sostenible.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD ELÉCTRICA

ARTÍCULO 10. (INFRAESTRUCTURA DE CARGA)

El Estado promoverá el desarrollo progresivo de infraestructura de carga eléctrica en el territorio nacional mediante la participación de entidades públicas y privadas.

Con este propósito, el Órgano Ejecutivo podrá establecer:

1. Programas de expansión de estaciones de carga en áreas urbanas, carreteras interdepartamentales y centros logísticos.
2. Incentivos para la instalación de infraestructura de carga en estacionamientos públicos y privados.
3. Estándares técnicos y de seguridad aplicables a la instalación y operación de sistemas de carga eléctrica.
4. La definición de corredores estratégicos de carga eléctrica de cobertura nacional que faciliten la movilidad interdepartamental



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Las nuevas edificaciones públicas, centros comerciales, terminales de transporte y estacionamientos de uso público deberán incorporar infraestructura básica de carga eléctrica conforme a lo que establezca la reglamentación correspondiente.

La reglamentación establecerá cronogramas progresivos y diferenciados de cumplimiento según tipo de infraestructura, ubicación geográfica y escala del proyecto.

ARTÍCULO 11. (PARTICIPACIÓN PRIVADA)

Las empresas públicas y privadas del sector energético podrán participar en el desarrollo, instalación y operación de estaciones de carga eléctrica.

CAPÍTULO IV

TRANSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

ARTÍCULO 12. (PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR)

El Estado implementará programas de renovación del parque automotor orientados a la sustitución progresiva de vehículos altamente contaminantes por tecnologías de movilidad sostenible.

A efectos de la presente Ley, se considerarán altamente contaminantes aquellos vehículos que, conforme a la reglamentación correspondiente, superen límites de antigüedad, eficiencia energética, seguridad vehicular o emisiones establecidos por el Órgano Ejecutivo.

Los programas de renovación podrán incluir incentivos económicos, financieros y técnicos destinados a facilitar la sustitución de dichos vehículos por unidades de mayor eficiencia energética y menores emisiones.

ARTÍCULO 13. (PROGRAMAS PILOTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE)

El Órgano Ejecutivo priorizará proyectos de transporte público urbano e interurbano de bajas emisiones como ser:

1. Transporte público eléctrico
2. Taxis eléctricos
3. Flotas institucionales eléctricas.

CAPÍTULO V

BIOCOMBUSTIBLES

ARTÍCULO 14. (PROMOCIÓN DEL BIOETANOL Y BIODIESEL)



CÁMARA DE DIPUTADOS
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

El Estado promoverá el desarrollo y uso de biocombustibles de producción nacional, particularmente bioetanol y biodiésel, como parte de la diversificación energética del sector transporte.

A tal efecto, el Órgano Ejecutivo impulsará programas destinados a:

1. Fomentar la producción sostenible de bioetanol y biodiésel para su incorporación progresiva en el mercado nacional de combustibles.
2. Fortalecer las cadenas productivas agroindustriales vinculadas a la producción de materias primas destinadas a biocombustibles.
3. Promover el uso de mezclas de combustibles fósiles con biocombustibles que contribuyan a mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones contaminantes del sector transporte.
4. Incentivar la investigación y desarrollo tecnológico en procesos de producción de biocombustibles.

El Órgano Ejecutivo podrá establecer porcentajes progresivos de mezcla obligatoria de biocombustibles en combustibles líquidos comercializados en el territorio nacional, garantizando criterios de sostenibilidad ambiental, seguridad energética y estabilidad del mercado energético nacional, conforme a criterios técnicos y económicos.

ARTÍCULO 15. (TECNOLOGÍAS FLEX FUEL)

El Estado promoverá la incorporación progresiva de tecnologías vehiculares compatibles con el uso de combustibles flexibles, que permitan la utilización de gasolina, bioetanol o mezclas de ambos combustibles.

A tal efecto, se impulsarán políticas orientadas a:

1. Facilitar la importación, comercialización y uso de vehículos con tecnología flex fuel.
2. Promover el desarrollo del mercado interno de bioetanol y otros biocombustibles líquidos.
3. Estimular la adopción de tecnologías vehiculares que contribuyan a diversificar la matriz energética del transporte.

Estas medidas se implementarán en coordinación con las políticas energéticas y productivas del Estado.

CAPÍTULO VI

GOBERNANZA INSTITUCIONAL



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 16. (AUTORIDAD DE APLICACIÓN)

El Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Hidrocarburos y Energías, será la autoridad responsable de la implementación de la presente Ley.

Para el cumplimiento de sus objetivos, actuará en coordinación con:

- a. El Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
- b. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
- c. El Viceministerio de Medio Ambiente y Agua
- d. Los gobiernos autónomos departamentales y municipales

La reglamentación establecerá mecanismos de coordinación interinstitucional y definirá responsabilidades específicas de cada entidad.

ARTÍCULO 17. (CONSEJO NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE)

Se crea el Consejo Nacional de Movilidad Sostenible, como instancia de coordinación interinstitucional encargada de apoyar la implementación de la Política Nacional de Transición Energética del Transporte.

El Consejo tendrá las siguientes funciones:

1. Emitir lineamientos técnicos y recomendaciones para la implementación de políticas de movilidad sostenible.
2. Coordinar acciones entre entidades públicas, privadas y gobiernos autónomos.
3. Promover la participación de universidades, centros de investigación, sector productivo y organizaciones sociales en el desarrollo de tecnologías de movilidad sostenible.
4. Evaluar periódicamente el avance de las metas de transición energética establecidas en la presente Ley.
5. Proponer ajustes y mejoras a los programas e incentivos implementados por el Órgano Ejecutivo.
6. Elaborar informes públicos anuales sobre el avance de la transición energética del transporte en el país.

La organización, composición y funcionamiento del Consejo serán definidos mediante reglamentación del Órgano Ejecutivo, garantizando la participación de actores públicos, privados, académicos y sociales.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CAPÍTULO VII

METAS DE TRANSICIÓN

ARTÍCULO 18. (METAS DE ADOPCIÓN TECNOLÓGICA)

El Estado promoverá la transición progresiva del parque automotor nacional hacia tecnologías de movilidad sostenible:

Como metas indicativas y progresivas de política pública se establece que:

1. Al menos el cinco por ciento (5%) del parque automotor nacional incorpore tecnologías de movilidad sostenible en un plazo de tres (3) años.
2. Al menos el diez por ciento (10%) en un plazo de seis (6) años.
3. Al menos el veinte por ciento (20%) en un plazo de diez (10) años

El Órgano Ejecutivo definirá los mecanismos de seguimiento, evaluación y actualización de estas metas en el marco de la reglamentación correspondiente.

ARTÍCULO 19. (METAS DE INFRAESTRUCTURA DE CARGA ELÉCTRICA)

El Estado promoverá el desarrollo progresivo de infraestructura de carga eléctrica en el territorio nacional con el objetivo de facilitar la adopción de vehículos eléctricos.

El Plan Nacional de Transición Energética del Transporte establecerá metas de expansión de infraestructura que podrán incluir:

- a. Instalación de estaciones de carga en capitales departamentales
- b. Corredores de carga en carreteras interdepartamentales
- c. Redes urbanas de carga pública
- d. Infraestructura en terminales de transporte y centros logísticos.

ARTÍCULO 20. (DESARROLLO INDUSTRIAL DEL LITIO Y TECNOLOGÍAS DE ALMACENAMIENTO ENERGÉTICO)

El Estado promoverá el desarrollo de capacidades industriales, científicas y tecnológicas vinculadas a la producción, ensamblaje, investigación y reciclaje de sistemas de almacenamiento energético utilizados en tecnologías de movilidad sostenible, priorizando el uso de producción nacional en la cadena de valor de la electromovilidad.

En este marco se fomentará:

1. La investigación científica en baterías de litio y nuevas tecnologías de almacenamiento energético





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. La articulación entre universidades, centros de investigación, empresas públicas y privadas
3. La implementación de proyectos industriales vinculados a la cadena de valor del litio
4. El desarrollo de capacidades nacionales para el ensamblaje, fabricación y reciclaje de baterías
5. La transferencia tecnológica y formación de recursos humanos especializados.
6. La promoción de encadenamientos productivos entre la industria del litio y el sector transporte.
7. Incentivos para la instalación de plantas de ensamblaje de baterías y componentes para vehículos eléctricos en el territorio nacional.

Las acciones previstas en el presente artículo se desarrollarán en coordinación con las políticas nacionales de industrialización del litio y recursos evaporíticos.

ARTÍCULO 21. (COMPRAS PÚBLICAS SOSTENIBLES)

Las entidades del sector público incorporarán progresivamente vehículos eléctricos, híbridos o flex fuel en sus flotas institucionales, conforme a criterios de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental.

A partir de cinco (5) años de la promulgación de la presente Ley, al menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos adquiridos por entidades públicas deberán corresponder a tecnologías de movilidad sostenible, salvo casos debidamente justificados por razones técnicas o de servicio.

ARTÍCULO 22. (PARTICIPACIÓN DE GOBIERNOS AUTÓNOMOS)

Los gobiernos autónomos departamentales y municipales podrán establecer incentivos adicionales para promover la movilidad sostenible, incluyendo:

- a. Beneficios tributarios locales
- b. Facilidades de circulación
- c. Incentivos para infraestructura de carga eléctrica.

ARTÍCULO 23. (DESARROLLO INDUSTRIAL Y TECNOLÓGICO)

El Estado promoverá el desarrollo de capacidades industriales y tecnológicas vinculadas a la movilidad sostenible, incluyendo:

1. La fabricación o ensamblaje nacional de componentes para vehículos eléctricos.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. El desarrollo de industrias vinculadas a baterías, electrónica de potencia y sistemas de carga.
3. Programas de formación técnica especializada en electromovilidad.
4. Incentivos para inversiones productivas relacionadas con la cadena de valor de la movilidad sostenible.

ARTÍCULO 24. (FONDO DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE)

Se crea el Fondo de Transición Energética del Transporte, destinado a financiar programas, incentivos y proyectos establecidos en la presente Ley.

El Fondo priorizará el financiamiento de programas de renovación del transporte público, infraestructura de carga y acceso a financiamiento para sectores de ingresos medios y bajos.

El Fondo podrá ser financiado mediante:

- Recursos del Tesoro General de la Nación
- Cooperación internacional
- Financiamiento climático
- Otros mecanismos definidos por el Órgano Ejecutivo

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

El Órgano Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo máximo de 180 días a partir de su promulgación.

Segunda

El Órgano Ejecutivo elaborará el Plan Nacional de Diversificación de la Matriz Energética del Transporte en el plazo de un año desde la promulgación de la presente Ley.

DISPOSICION ADICIONAL

El Órgano Ejecutivo podrá destinar recursos provenientes de programas de eficiencia energética, cooperación internacional, financiamiento climático, mecanismos de financiamiento verde, fondos multilaterales y otros instrumentos financieros destinados a la transición energética.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

DISPOSICIONES FINALES

Primera

Las entidades territoriales autónomas podrán adoptar políticas complementarias destinadas a promover la movilidad sostenible en sus respectivas jurisdicciones.

Segunda

Las disposiciones de la presente Ley se aplicarán en concordancia con la normativa vigente en materia de energía, medio ambiente y transporte.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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