



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Paz, 24 de junio de 2026

Señor:  
Dip. Roberto Julio Castro Salazar  
**PRESIDENTE**  
**CAMARA DE DIPUTADOS**  
Presente. -



REF.: PRESENTA PROYECTO DE LEY.

**PL-573/25**

Distinguido Presidente:

Por intermedio de la presente, en nuestra condición de Diputados Nacionales, en cumplimiento del Artículo 116 inc. b) de nuestro reglamento, presentamos el Proyecto de Ley denominado **"LEY EXCEPCIONAL DE REGULARIZACIÓN Y SANEAMIENTO DE VEHÍCULOS INDOCUMENTADOS, MAQUINARIA AGRÍCOLA Y EQUIPO PESADO"**, solicitando a su autoridad proseguir con el trámite de rigor para su tratamiento, consideración y aprobación por el pleno de la Cámara de Diputados, conforme a procedimiento legislativo vigente.

Sin otro particular, nos despedimos deseándole éxito en sus funciones.

**Gimber Zeballos Lijerón**  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Ivon G. Justiniano Carrasco**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Lic. Xiomara Ramirez Gonzales**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Diana Sotelo Jimenez**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Maria Nel Alvarado Sevilla**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Valeria Gutierrez**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Cc. /Arch  
Cel.: 77146462/70011813



**Roger Blanco Mustafa**  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS



## PROYECTO DE LEY NACIONAL

### LEY EXCEPCIONAL DE REGULARIZACIÓN Y SANEAMIENTO DE VEHÍCULOS INDOCUMENTADOS, MAQUINARIA AGRÍCOLA Y EQUIPO PESADO

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**PL-573/25**

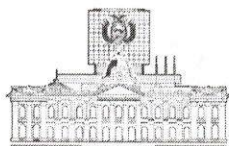
#### I. ANTECEDENTES

El Estado Plurinacional de Bolivia enfrenta una realidad económica y social compleja debido a la presencia masiva de vehículos automotores, maquinaria agrícola y equipo pesado que han ingresado al territorio nacional omitiendo los controles aduaneros oficiales o sin concluir sus trámites de importación legal. Este fenómeno, lejos de ser un hecho aislado, responde a dinámicas socioeconómicas estructurales que demandan una respuesta estatal pragmática, eficiente y con un alto sentido de responsabilidad social.

Actualmente, miles de familias bolivianas, productores agropecuarios, transportistas y microempresarios poseen y operan estos motorizados como herramientas de subsistencia y unidades de producción diaria. Sin embargo, al encontrarse en una condición de informalidad legal ("indocumentados"), estos bienes no forman parte del circuito económico formal del país. Esta situación genera un triple perjuicio:

- 1.2. Inseguridad Jurídica para los Poseedores:** Los ciudadanos enfrentan el riesgo constante de la pérdida de su patrimonio de trabajo al no poder consolidar su derecho propietario.
- 1.3. Evasión de Ingresos Fiscales:** El Estado deja de percibir millones de recursos por concepto de tributos aduaneros de importación e impuestos a la propiedad que bien podrían financiar sectores críticos como la salud pública.
- 1.4. Vulnerabilidad en la Seguridad Ciudadana:** La falta de un registro oficial, técnico y geolocalizado de estos motorizados dificulta las labores de control vehicular, fiscalización tributaria y prevención del delito a nivel nacional.

Por lo tanto, el presente Proyecto de Ley surge como una respuesta legislativa excepcional y temporal. No busca incentivar el comercio ilegal ni consolidar el contrabando; por el contrario, busca asumir el control definitivo de un parque



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

automotor preexistente e informal, regularizándolo bajo estrictas condiciones técnicas y de seguridad, para luego cerrar de forma drástica y punitiva las fronteras al ingreso de nuevos vehículos ilegales.

### II. JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

La propuesta legislativa encuentra pleno respaldo en los preceptos de la Constitución Política del Estado (CPE), los cuales facultan y obligan al nivel central a dictar políticas para el fortalecimiento económico y el resguardo de la seguridad del país.

- **Mandato de Fortalecimiento Económico (Art. 311 y 316 CPE):** La CPE establece que el Estado tiene como fin dirigir la economía y promover el desarrollo integral. El saneamiento propuesto reactiva capitales inactivos, formaliza herramientas de trabajo y genera una inyección económica directa e inmediata a través de la recaudación aduanera y municipal.
- **Seguridad Jurídica y Presunción de Licitud (Art. 115 y 116 CPE):** La norma incorpora los principios de Seguridad Jurídica y Buena Fe. Al garantizar la consolidación del derecho propietario previo cumplimiento de obligaciones, se protege el esfuerzo de los pequeños productores bajo la presunción de que adquirieron dichos bienes para fines de trabajo lícito.
- **Control Gubernamental y Fiscalización (Art. 213 CPE):** Todo el proceso se somete rigurosamente a los mecanismos de transparencia y fiscalización previstos en la Ley N° 1178 (SAFCO), asegurando que cada centavo recaudado sea administrado con absoluta pulcritud pública.

### III. VIABILIDAD ECONÓMICA

#### 3.1. Subvención a los Combustibles como Factor de Sostenibilidad Fiscal

Tradicionalmente, las iniciativas de saneamiento o regularización de vehículos indocumentados eran objeto de observaciones críticas debido al impacto indirecto que generaban sobre el Tesoro General de la Nación (TGN), derivado del subsidio estatal a la importación y comercialización de hidrocarburos. El argumento técnico preexistente sostenía que la incorporación de nuevos automotores al



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

parque legal incrementaba de forma proporcional la demanda de carburantes subvencionados, profundizando el déficit fiscal y distorsionando el gasto público.

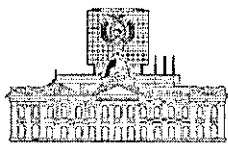
**3.2. Viabilidad Absoluta en el Contexto Económico Actual**

En la realidad económica presente, dicho óbice carece de objeto y fundamento técnico, toda vez que **el Estado Plurinacional de Bolivia ya no sostiene la política de subvención a los combustibles**. Al haberse levantado o extinguido dicho subsidio, el ingreso de estos motorizados al circuito legal no representa, bajo ninguna circunstancia, una carga financiera, un gasto indexado o un pasivo contingente para las arcas del nivel central del Estado.

**3.3. De la Carga Financiera a la Recaudación Neta**

Al operar el mercado de carburantes bajo condiciones de precio real y sin asistencia macroeconómica del TGN, la regularización de estos vehículos, maquinaria agrícola y equipo pesado se traduce en un **beneficio fiscal neto y positivo** por tres razones estratégicas:

- **Consumo Sostenible y Formal:** Los propietarios de estos motorizados ya se encuentran consumiendo combustible dentro del territorio nacional; la diferencia radica en que, al viabilizar esta Ley, dicho consumo se formaliza plenamente, permitiendo un control exacto de los volúmenes de distribución sin que le cueste un sólo centavo de subsidio al Estado.
- **Inyección de Capital Directo:** El Estado percibe de forma inmediata los recursos provenientes del Gravamen Arancelario (GA), el Impuesto al Consumo Específico (ICE) y las sanciones porcentuales por antigüedad establecidas en el Artículo 20, dinero que ingresa limpio de deducciones por concepto de hidrocarburos.
- **Sostenibilidad del Sector Productivo:** En el caso específico de la maquinaria agrícola y el equipo pesado, su regularización garantiza la continuidad de la producción agropecuaria e industrial sin presionar las finanzas públicas, consolidando la soberanía alimentaria bajo un modelo de autosuficiencia energética real.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



15

## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Por lo tanto, la inexistencia de la subvención a los combustibles elimina la única barrera macroeconómica sustancial que históricamente inviabilizaba estos procesos. Hoy, regularizar el parque automotor preexistente es una medida de estricta responsabilidad fiscal, alta eficiencia recaudatoria y nulo costo de mantenimiento para el Estado Plurinacional de Bolivia.

### IV. INNOVACIÓN TÉCNICA Y MECANISMOS DE CONTROL

A diferencia de procesos de regularización del pasado, este proyecto de ley introduce candados informáticos, tecnológicos y operativos de vanguardia para evitar que la norma sea instrumentalizada por grupos dedicados al contrabando corporativo o la mercantilización ilícita.

- 4.1. **Uso de Geolocalización Obligatoria (Art. 6 y 10):** Se implementa la "Geolocalización de Validación" mediante una plataforma digital exclusiva de la Aduana Nacional. Esto obliga a capturar las coordenadas satelitales en tiempo real y fotografías del motorizado. Con ello se garantiza matemáticamente que el vehículo ya se encuentra dentro de las fronteras bolivianas al momento de promulgarse la ley, bloqueando el ingreso posterior de vehículos desde los países vecinos durante la vigencia del programa.
- 4.2. **Límite Estricto por Persona (Art. 11):** Para frenar el acopio y la especulación, se restringe el beneficio a **un (1) solo vehículo por persona natural**. Se otorga un incentivo diferenciado y estratégico al sector productivo (productores agropecuarios e industriales), permitiéndoles sanear hasta dos (2) unidades de maquinaria agrícola, esenciales para la soberanía alimentaria del país.
- 4.3. **Rigurosidad en los Plazos (Art. 2 y 4):** El programa tiene una vigencia total e improrrogable de 60 días calendario. Está diseñado en tres fases cronológicas agresivas (10 días para registro virtual, 40 días para verificación física y liquidación, y 10 días para registro municipal). Esto evita la dilatación del proceso y asegura resultados financieros y administrativos en el corto plazo.
- 4.4. **Exclusiones Radicantes de Seguridad (Art. 9):** Se establecen filtros infranqueables. Quedan fuera y sujetos a decomiso inmediato los vehículos con reporte de robo (nacional o internacional vía INTERPOL), autos modificados o con volante a la derecha de fábrica, vehículos "chatarra" o



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

cortados, y aquellos modelos anteriores al año 1995, resguardando la seguridad vial y el medio ambiente.

### V. EQUILIBRIO TRIBUTARIO REGIONAL Y RECAUDACIÓN MUNICIPAL

El proyecto de ley respeta y fortalece las autonomías municipales mediante un diseño de incentivo y corresponsabilidad tributaria, al inscribir los vehículos saneados y mantener dentro de su jurisdicción por 3 años consecutivos obligatoriamente, un incentivo por demás atractivo para la sostenibilidad financiera de los municipios:

- 5.1. **Pago Fijo de Inscripción (Art. 15):** Se establece un ingreso directo para las arcas municipales de Bs. 754 por vehículo y Bs. 571 por motocicleta regularizada. Este cobro único cubre los costos operativos y dota a los municipios de recursos frescos de libre disponibilidad de forma inmediata.
- 5.2. **Resguardo del Equilibrio Regional (Art. 17 y 18):** Para evitar que los vehículos migren masivamente a municipios con menores tasas de rodados o se utilicen para la reventa inmediata, la ley impone una **prohibición estricta de transferencia y de cambio de radicatoria por el lapso de tres (3) años**. El beneficiario está obligado a pagar el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores (IPVA) en el municipio donde consolidó su trámite inicial, garantizando estabilidad fiscal local.

### VI. CRONOLOGÍA LEGISLATIVA Y EVOLUCIÓN DEL SANEAMIENTO VEHICULAR EN BOLIVIA

Para comprender el espíritu de la presente norma, es imperativo analizar el desarrollo histórico de los procesos extraordinarios de regularización de mercancías e importaciones no registradas en el país. El Estado boliviano ha recurrido de forma periódica a estos mecanismos excepcionales bajo criterios de pragmatismo económico, recaudación fiscal y pacificación social:

- **1998 – Decreto Supremo N° 25234 y N° 25248 (Presidencia interina de Jorge Quiroga Ramírez):** Se estableció un periodo de excepción para la regularización de vehículos automotores e indocumentados (incluyendo motocicletas), fijando el decomiso definitivo posterior para los motorizados que no se acogieran al programa.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

- **1999 – Decreto Supremo N° 25575 (Presidencia de Hugo Banzer Suárez):** Se implementó por única vez el "*Programa de Regularización de noventa (90) días para los vehículos automotores ingresados al país con anterioridad al 28 de julio de 1999*". Este proceso determinó tablas de depreciación y multas calculadas sobre el precio en origen (desde el 20% hasta el 60% de sanción), y autorizó la adquisición extraordinaria de placas a través del Registro Único Automotor (RUA, hoy RUAT).
- **2004 – Decreto Supremo N° 27627 (Presidencia de Carlos Mesa Gisbert):** Se dictó un procedimiento impositivo complementario y excepcional para la internación y liquidación de vehículos automotores y otras mercancías usadas que se encontraban en territorio nacional sin registro formal.
- **2011 – Ley N° 133 de Saneamiento Legal de Vehículos Automotores (Presidencia de Evo Morales Ayma):** Es el antecedente legislativo directo más importante. Estableció un programa excepcional de saneamiento para vehículos a gasolina, diésel y GNV, así como para tractores y maquinaria agrícola indocumentada. Este proceso generó una recaudación neta para el Estado superior a los **Bs. 1.500 millones**, demostrando la alta eficiencia financiera de estas medidas en contextos de rezago registral.

### 6.1. Análisis del Derecho Comparado

El análisis de la cronología normativa descrita permite identificar las falencias técnicas de los procesos pasados, las cuales han sido corregidas e integradas de manera rigurosa en el diseño del presente Proyecto de Ley:

1. **Superación del Riesgo de "Efecto Llamada" mediante Tecnología Activa:** Las regularizaciones previas (especialmente las de 1999 y 2011) adolecieron de un control fronterizo informático inmediato, lo que permitía el ingreso residual de vehículos de contrabando durante el tiempo en que la norma estaba vigente. El presente proyecto subsana este error histórico en su **Artículo 10**, al exigir un pre-registro digital con **Geolocalización de Validación** en tiempo real. Esto "congela" fotográficamente el parque automotor informal existente al día uno de la ley, impidiendo físicamente que nuevos vehículos ingresen a acogerse al beneficio.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

2. **Eliminación del Beneficio Corporativo:** A diferencia de los decretos de los años 90 que permitían regularizar flotas enteras en favor de comercializadores informales, el **Artículo 11** de esta propuesta limita estrictamente el derecho a un (1) solo vehículo por persona natural. El Estado beneficia exclusivamente a la economía familiar y al productor individual, bloqueando el lavado de activos de las mafias del contrabando.
3. **Indexación Directa de Sanciones por Obsolescencia:** Mientras que las normas anteriores aplicaban tasas casi planas, el **Artículo 20** de esta ley penaliza el factor de contaminación ambiental e introduce un castigo económico progresivo (hasta el 50% de sanción) para los modelos más antiguos, desincentivando de manera técnica la obsolescencia del parque automotor.
4. **Ausencia de Subvención (El Factor de Quiebre Histórico):** El gran reparo de la Ley 133 de 2011 fue que incrementó el gasto estatal en la subvención de hidrocarburos. Al haber cambiado las condiciones estructurales del país y no contar actualmente con subsidio a los combustibles, la nacionalización de estos motorizados se despoja de su antiguo impacto negativo. Se convierte, en cambio, en una fuente de ingresos directos, formalización del consumo a precio real y equilibrio fiscal puro.

### VII. REDISTRIBUCIÓN ESTRATÉGICA

El elemento más trascendental y revolucionario de esta propuesta radica en el destino de sus recaudaciones. Los recursos económicos obtenidos por concepto de las sanciones aplicadas según la antigüedad del vehículo (escalas que van desde el 10% hasta el 50% sobre el tributo omitido) no irán a fondos comunes difusos, sino que se distribuyen por ley con un impacto social directo:

- **80% para la Salud Pública (Disposición Final Tercera):** Transferido directamente al Ministerio de Salud y Deportes con el destino exclusivo de equipar y fortalecer los **Hospitales de Tercer Nivel** del sistema público. Esto significa equipamiento oncológico, unidades de terapia intensiva y medicamentos para la población más vulnerable,
- **20% para la Seguridad Fronteriza (Disposición Final Tercera):** Destinado al Ministerio de Defensa para la adquisición de tecnología militar de punta:



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2023-2026

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



## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

radares, drones de largo alcance y sistemas de control integrado. El objetivo es técnico e inapelable: una vez nacionalizado el último vehículo rezagado dentro del país, las fronteras se cierran de forma tecnológica y definitiva, impidiendo de una vez por todas la continuidad del contrabando vehicular.

### VIII. ENDURECIMIENTO PENAL Y CLAUSURA DEL CIRCUITO INFORMAL

Finalmente, para demostrar la naturaleza verdaderamente excepcional de esta norma y evitar el riesgo moral de que la población espere futuras regularizaciones, el proyecto de ley ejecuta un cierre de gestión punitivo mediante la reforma legislativa:

- 8.1. **Tipificación del Contrabando Flagrante (Art. 22 y 23):** Una vez vencidos los plazos, cualquier vehículo indocumentado que no se haya sometido al programa o haya sido rechazado será incautado y decomisado de forma definitiva a favor del Estado, sin derecho a indemnización alguna. Su posesión o conducción será procesada penalmente bajo la figura jurídica de Contrabando Flagrante.
- 8.2. **Incorporación del Artículo 181 oncles al Código Tributario (Art. 24):** Se criminaliza la comercialización, almacenamiento y posesión ilegal de vehículos indocumentados o sus partes, fijando una **pena privativa de libertad de tres (3) a seis (6) años**. Asimismo, se agrava la pena en un tercio cuando este ilícito se realice de forma sistemática o en ferias informales organizadas.

### CONCLUSIÓN

El presente Proyecto de Ley que menciona: **LEY EXCEPCIONAL DE REGULARIZACIÓN Y SANEAMIENTO DE VEHÍCULOS INDOCUMENTADOS, MAQUINARIA AGRÍCOLA Y EQUIPO PESADO**, equilibra con precisión la necesidad de recaudación fiscal para el Estado, la regularización patrimonial de las herramientas de trabajo del sector productivo y el endurecimiento de la seguridad del Estado. Es una norma de corte profundamente social que transforma una problemática de informalidad en una fuente de financiamiento directo para la salud de las y los bolivianos, asegurando al mismo tiempo el blindaje definitivo de nuestras fronteras.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



10

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

Por las razones expuestas de orden social, técnico, económico y legal, pongo a consideración de la Asamblea Legislativa Plurinacional el presente Proyecto de Ley para su respectivo tratamiento, aprobación y sanción.

**Kimber Zeballos Lijerón**  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Ivon G. Justiniano Carrasco**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

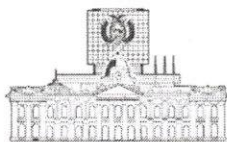
**Lic. Xiomara Ramirez Gonzales**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**María Nel Alvarado Sevilla**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Juana I. Sullberg Ramos**  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Juan Mendoza Cabada**  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

**Roger Blanco Mustafa**  
DIPUTADO 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 NACIONAL

LEY EXCEPCIONAL DE REGULARIZACIÓN Y SANEAMIENTO DE VEHÍCULOS  
INDOCUMENTADOS, MAQUINARIA AGRÍCOLA Y EQUIPO PESADO

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

9  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
A LA COMISIÓN DE  
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA  
ECONÓMICA Y FINANZAS  
SECRETARÍA GENERAL

PL-573/25

**ARTÍCULO 1. – (OBJETO).** En razón de fortalecer la economía del Estado Plurinacional de Bolivia y regularizar la posesión legal de los vehículos indocumentados dentro del territorio nacional, se establece por excepción temporal el saneamiento de la documentación para vehículos automotores funcionales a Gasolina, Diésel, GNV, maquinaria agrícola, equipo pesado.

**ARTÍCULO 2. – (VIGENCIA).** La presente Ley entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia y tendrá una vigencia improrrogable para su ejecución de 60 (sesenta) días, sujeta a los plazos procedimentales establecidos en la presente norma.

**ARTÍCULO 3. – (ÁMBITO DE APLICACIÓN).** La presente Ley es de aplicación obligatoria en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y vincula a todas las personas naturales o jurídicas, que posean vehículos automotores terrestres y maquinaria agrícola que hubieran ingresado de forma indocumentada o no cuenten con el registro oficial de importación.

**ARTÍCULO 4. – (PLAZOS).** El programa de saneamiento y regularización se ejecutará de forma continua e improrrogable bajo las siguientes fases cronológicas:

I. Primera fase: Registro Único de Declaración Jurada Virtual y Geolocalizada en la plataforma de la Aduana Nacional, con un plazo perentorio de diez (10) días calendario, computables a partir de la vigencia de la presente Ley.

II. Segunda fase: Verificación técnica e inspección física a cargo de la Dirección Nacional de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIPROVE) y posterior liquidación de pagos y despacho aduanero, con un plazo máximo de cuarenta (40) días calendario, computables a partir de la finalización de la primera fase.



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



8

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

III. Tercera fase: Registro Técnico e Inscripción en el Organismo Operativo de Tránsito y consolidación del padrón en el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), en un plazo de diez (10) días calendario posteriores a la emisión de la Declaración de Mercancías de Importación (DMI).

CAPÍTULO II

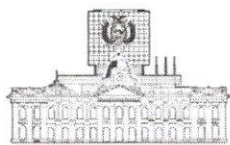
PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

**ARTÍCULO 5. – (PRINCIPIOS).** La aplicación de la presente Ley se rige por los siguientes principios constitucionales y administrativos:

1. **Excepcionalidad.** - Constituye un proceso extraordinario aplicado por única vez, no generando derechos ni precedentes regulatorios futuros.
2. **Buena Fe.** - Presunción de licitud del poseedor respecto al uso lícito del vehículo, salvo prueba técnica o legal en contrario durante la verificación de seguridad.
3. **Seguridad Jurídica.** - Garantía de consolidación del derecho propietario una vez cumplidas todas las formalidades aduaneras, tributarias y de tránsito establecidas.
4. **Transparencia y Control Gubernamental.** - Sometimiento de todos los actos y recaudaciones a los mecanismos de fiscalización de la Ley N° 1178.

**ARTÍCULO 6. – (DEFINICIONES).** Para la interpretación de la presente Ley, se aplican las siguientes definiciones operativas:

1. **Vehículo Indocumentado.** - Vehículo automotor terrestre de tracción mecánica que ingresó al territorio nacional o se encuentre en zona franca, omitiendo el control aduanero o sin concluir sus trámites de importación legal.
2. **Saneamiento Legal.** - Proceso de regularización tributaria y aduanera que otorga la condición de legal importación a consumo a un bien previamente indocumentado.
3. **Maquinaria Agrícola.** - Unidades motrices terrestres destinadas exclusivamente a labores productivas en el agro (tractores, cosechadoras, sembradoras) susceptibles de saneamiento administrativo simplificado.
4. **Maquinaria pesada.** - Son vehículos automotores y equipos de gran tamaño diseñados para ejecutar labores de alta exigencia, como movimiento de



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



7

## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

tierra, excavación, elevación o construcción, destinado a obras civiles, industria y minería.

5. **Geolocalización de Validación.** - Herramienta digital de captura de coordenadas satelitales obligatoria durante el pre-registro para certificar que el vehículo se encuentra físicamente dentro de las fronteras bolivianas.
6. **DMI.** - Declaración de Mercancías de Importación, anteriormente denominado Declaratoria Única de Importación (DUI).
7. **Valor F.O.B.** - Free on Board. Es un término de comercio internacional usado exclusivamente para transporte marítimo o fluvial en comercio exterior.

### CAPÍTULO III

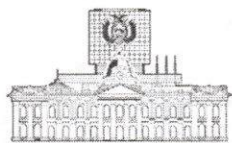
#### PROCEDIMIENTO DE SANEAMIENTO DE VEHÍCULO

**ARTÍCULO 7. – (ENTIDAD EJECUTORA ADUANA NACIONAL).** La Aduana Nacional se constituye en la única entidad pública ejecutora del proceso de regularización y saneamiento, quedando facultada para emitir las Declaraciones de Mercancías de Importación (DMI) y los sistemas informáticos de liquidación de pago en favor del estado por concepto del objeto de la presente Ley.

**ARTÍCULO 8. – (REQUISITOS).** Para acceder al programa de saneamiento y regularización, el poseedor del vehículo deberá presentar y cumplir con los siguientes requisitos indispensables:

1. Formulario de Registro de Declaración Jurada Virtual de la Aduana Nacional debidamente llenado dentro de la Primera Fase.
2. Presentación física del vehículo para la revisión y verificación de los sistemas de identificación del motor y chasis.
3. Certificado de NO denuncia de robo, emitido por DIPROVE.
4. Comprobantes de pago del total de los tributos aduaneros legalmente liquidados que correspondan.

**ARTÍCULO 9. – (EXCLUSIONES).** Quedan terminantemente excluidos del programa de regularización y saneamiento, debiendo procederse a su decomiso inmediato, los vehículos automotores terrestres que se encuentren en las siguientes condiciones:



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



6

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

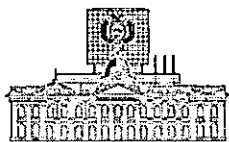
- a) Vehículos con denuncias de robo vigentes en el territorio nacional o a nivel internacional en el marco de los convenios con INTERPOL.
- b) Vehículos identificados como chatarra, siniestrados con pérdida total, destruidos o desmantelados.
- c) Vehículos cuyos sistemas de identificación de chasis o motor se encuentren remarcados, alterados, amolados o soldados.
- d) Vehículos que cuenten con el volante de dirección a la derecha de fábrica o modificaciones estructurales no homologadas por autoridad competente (ADUANA NACIONAL).
- e) Vehículos que ingresen al territorio nacional con posterioridad a la fecha de inscripción o registro digital considerados en la primera fase de la presente Ley.
- f) Los vehículos automotores terrestres, unidades de maquinaria agrícola y maquinaria pesada cuyo año de modelo de fabricación sea anterior al año 1995.

**ARTÍCULO 10. – (SISTEMA DE REGISTRO PREVIO).** La Aduana Nacional habilitará de forma exclusiva una plataforma digital de registro previo automatizado. El sistema asignará una aplicación móvil, la cual solicitará la identificación del solicitante, fotografía del vehículo, geolocalización y verificación del VIN del vehículo automotor a registrar; los datos compilados por esta plataforma serán emitidos por un PDF al interesado, en tiempo real y de manera gratuita.

**ARTÍCULO 11. – (REGISTRO ÚNICO DE VEHÍCULO POR PERSONA).** Con la finalidad de evitar la mercantilización y el acapio corporativo de vehículos de contrabando, se establece un límite estricto de un (1) solo vehículo por persona natural beneficiaria durante todo el proceso de regularización. Se exceptúa de esta restricción a los productores agropecuarios e industriales por la necesidad de saneamiento de hasta dos (2) unidades de maquinaria agrícola funcionales para la producción e industria, en ambos casos serán regulados por el reglamento.

**ARTÍCULO 12. – (PROCEDIMIENTO).** El proceso operativo se desarrollará bajo las siguientes directrices correlativas:

1. Registro: El interesado efectúa el Registro Único de Declaración Jurada Virtual, aportando los datos técnicos que la plataforma solicite en tiempo real y libre.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. Inspección: El vehículo asiste a recintos de DIPROVE, valida y verifica el Registro de la Declaratoria Jurada Virtual y emite un certificado de No Denuncia de Robo.
3. Validación de documentación Aduana Nacional: Con la Declaración Jurada Virtual, el Certificado de No Denuncia de Robo emitido por DIPROVE y la presencia física del vehículo, la Aduana Nacional validará la documentación; generará el Monto Arancelario Asignado de Pago por Concepto de Regularización y Saneamiento de Vehículo, Maquinaria Agrícola o Maquinaria Pesada.
4. Liquidación y Pago: El usuario efectúa el pago en las entidades bancarias autorizadas y la Aduana Nacional emite la Declaración de Mercancías de Importación (DMI) validando el alta o levante aduanero, para su posterior registro en Organismo Operativo de Tránsito y registro en sistema RUAT en el Municipio de preferencia.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTO DE REGISTRO ÚNICO ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (RUAT) E  
INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULO ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO

**ARTÍCULO 13. – (REGISTRO EN RUAT).** Se instruye al Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) la habilitación informática inmediata en su base de datos nacional para la inscripción de los vehículos regularizados por esta Ley, debiendo coordinar de manera interoperable con las bases de datos de la Aduana Nacional para evitar la clonación de registros.

**ARTÍCULO 14. – (REGISTRO EN ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO).** Obtenida la DMI, el titular presentará el vehículo ante el Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Boliviana para su registro técnico y digital, verificación de viabilidad vial y la apertura del respectivo kárdex de control vehicular nacional.

**ARTÍCULO 15. – (PAGO FIJO DE INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULO EN SISTEMA RUAT DE MUNICIPIOS).** Se establece un pago único, fijo y extraordinario de inscripción en el sistema RUAT para los Municipios el monto equivalente a Bs. 754 (Setecientos cincuenta y cuatro 00/100 Bolivianos) para vehículos y Bs. 571 (Quinientos setenta y un 00/100 Bolivianos) para motocicletas; por concepto de costo operativo



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



## ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

administrativo de alta informática, entrega de RUAT y C.R.P.V.A. y asignación de placas metálicas de circulación municipal.

**ARTÍCULO 16. – (PAGO DE IMPUESTOS MUNICIPALES).** El derecho de propiedad de los vehículos regularizados devengará el pago del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores (IPVA) a favor del Gobierno Autónomo Municipal de la radicatoria elegida, computándose la primera gestión fiscal obligatoria a partir del año de su nacionalización efectiva.

**ARTÍCULO 17. – (PROHIBICIÓN DE TRANSFERENCIA).** Los vehículos automotores nacionalizados bajo el régimen excepcional de la presente Ley, quedarán gravados con una restricción inhabilitante preventiva que **prohíbe su transferencia, venta, cesión o donación por el lapso de tres (3) años calendario** computables desde su inscripción en el RUAT. Esta prohibición deberá constar obligatoriamente como observación en el Certificado de Propiedad (CRPVA) y en los sistemas informáticos correspondientes.

**ARTÍCULO 18. – (PROHIBICIÓN DE CAMBIO DE RADICATORIA).** Con el propósito de resguardar y garantizar el equilibrio tributario regional, se **prohíbe el cambio de radicatoria municipal del vehículo regularizado por el plazo de tres (3) años** desde su registro inicial. El vehículo deberá pagar sus impuestos anuales obligatoriamente en el municipio donde consolidó su trámite aduanero inicial.

**ARTÍCULO 19. – (PLAZO DE INSCRIPCIÓN).** Todo propietario tiene un plazo perentorio de inscripción del vehículo motorizado en el sistema RUAT, el mismo regulado por el Art. 4 de la presente Ley. Pasado dicho plazo, los pagos consolidados en las unidades administrativas previas, Aduana Nacional, DIPROVE, Organismo Operativo de Tránsito, serán revertidos, el vehículo sujeto a registro previo; será incautado para disposición inmediata del Estado.

### CAPÍTULO V

#### PAGO DE ARANCELES Y SANEAMIENTO

**ARTÍCULO 20. – (PAGO POR CONCEPTO DE DMI ADUANA NACIONAL).** I. La base imponible para el cálculo de los tributos aduaneros (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) se determinará según las tablas de valores de referencia de la Aduana Nacional según las características asignadas al vehículo



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

correspondiente. Se aplicará una depreciación quinquenal según el modelo de fabricación del vehículo.

II. En sustitución de criterios basados en subsidios energéticos, y con el fin de mitigar el impacto ambiental y desincentivar la obsolescencia del parque automotor, se establece un régimen único de sanciones económicas aplicables sobre el tributo omitido, calculado bajo los siguientes parámetros de antigüedad del motorizado:

- a) Vehículos comprendidos entre el modelo 2025-2020: Tributo Asignado por Aduana Nacional (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) + 10% de sanción económica.
- b) Vehículos comprendidos entre el modelo 2020-2015: Tributo Asignado por Aduana Nacional (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) + 15% de sanción económica.
- c) Vehículos comprendidos entre el modelo 2015-2010: Tributo Asignado por Aduana Nacional (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) + 20% de sanción económica.
- d) Vehículos comprendidos entre el modelo 2010-2005: Tributo Asignado por Aduana Nacional (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) + 25% de sanción económica.
- e) Vehículos comprendidos entre el modelo 2005-2000: Tributo Asignado por Aduana Nacional (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) + 30% de sanción económica.
- f) Vehículos comprendidos entre el modelo 2000-1995: Tributo Asignado por Aduana Nacional (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) + 50% de sanción económica.
- g) Maquinaria Agrícola y Maquinaria Pesada de cualquier año de modelo: Tributo Asignado por Aduana Nacional (Gravamen Arancelario e Impuesto al Consumo Específico) + 20% de sanción económica (en incentivo al sector productivo).

**ARTÍCULO 21. – (PAGO POR CONCEPTO DE VERIFICACIÓN DE ROBO DIPROVE).** Se establece una tasa fija y única de Bs. 100 (Cien 00/100 Bolivianos) que el interesado deberá abonar en la cuenta bancaria institucional de la Policía Boliviana, destinada de forma exclusiva a cubrir el costo operativo, logístico y de personal para la revisión física y certificación técnica del motorizado por parte de DIPROVE.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

CAPÍTULO VI

SANCIONES Y PENAS

**ARTÍCULO 22. – (INCAUTACIÓN Y DECOMISO DE VEHÍCULO).** Todo vehículo automotor que, habiendo vencido los plazos de la presente Ley, no se hubiere sometido al programa de regularización o hubiere sido rechazado por las causales del Artículo 9, será objeto de **incautación y decomiso definitivo inmediato** por parte de la Aduana Nacional, la Policía Boliviana y las Fuerzas Armadas, pasando a propiedad del Estado a disposición inmediata sin indemnización alguna.

**ARTÍCULO 23. – (POSESIÓN ILEGAL DE VEHÍCULO).** A partir de la finalización de las fases de la presente Ley, la posesión, conducción o almacenamiento de un vehículo automotor indocumentado dentro del territorio nacional se considerará jurídicamente como **Contrabando Flagrante**, procediendo según la normativa vigente en contra de quien cometiere este ilícito.

**ARTÍCULO 24. – (MODIFICACIÓN AL CÓDIGO PENAL BOLIVIANO).** Se modifica e incorpora el **Artículo 181 oncies** en el Código Tributario Boliviano, Ley N° 2492, con el siguiente texto:

**Artículo 181 oncies (COMERCIALIZACIÓN, ALMACENAMIENTO Y POSESIÓN ILEGAL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES INDOCUMENTADOS).**

I. El que, a sabiendas de su posesión o introducción ilegal al país, o de su falta de registro aduanero formal, posea, almacene, adquiera, reciba, transfiera o comercialice vehículos automotores indocumentados, piezas o autopartes de los mismos, sin estar autorizado por la entidad pública competente, será sancionado con privación de libertad de tres (3) a seis (6) años y la confiscación del vehículo o instrumentos objeto del delito a favor del Estado.

II. La pena será agravada en un tercio si la conducta descrita en el párrafo anterior es realizada de forma sistemática, colectiva, o mediante ferias y mercados informales organizados para este fin.

DISPOSICIONES FINALES

**PRIMERA. - (REGLAMENTO ADUANA).** La Aduana Nacional, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, emitirá el Reglamento Operativo y las



• CÁMARA DE DIPUTADOS •  
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

tablas arancelarias de valoración en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles administrativos a partir de la publicación de la presente Ley.

**SEGUNDA. - (DIPROVE).** El Comando General de la Policía Boliviana y la Dirección Nacional de DIPROVE desplegarán laboratorios técnicos móviles en las capitales de departamento y provincias estratégicas para dar cumplimiento estricto e inmediato a las revisiones físicas encomendadas.

**TERCERA. - (APLICACIÓN, CUMPLIMIENTO Y FINANCIAMIENTO SOCIAL).** I. Los ministerios de Economía y Finanzas Públicas, de Gobierno, de Defensa y de Salud y Deportes, quedan encargados de la aplicación y cumplimiento operativo de la presente Ley.

II. En cumplimiento al fin social de la presente norma, los recursos efectivamente recaudados por el Estado por concepto de la sanción económica establecidas en el Artículo 20, serán distribuidos de oficio bajo la siguiente estructura de financiamiento público:

- El **ochenta por ciento (80%)** será transferido de forma directa al Ministerio de Salud y Deportes, con destino exclusivo al fortalecimiento de los Hospitales de Tercer Nivel del sistema público.
- El **veinte por ciento (20%)** restante se destinará al Ministerio de Defensa, con destino específico al equipamiento tecnológico, radares, drones de largo alcance y sistemas de control fronterizo integrado para las Fuerzas Armadas, asegurando el fortalecimiento logístico definitivo de las fronteras tras la conclusión de este programa excepcional.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional los.....días del mes de..... de dos mil veintiséis años.

Gimber Zeballos Lijerón  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Lic. Xiomara Ramirez Gonzales  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Ivon G. Justiniano Carrasco  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Maria Nel Alvarado Sotillo  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Flaminio Bascuñán  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
2025-2026

Juana Mendez Cabada  
DIPUTADA NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

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

Roberto Blanco Mustafa  
DIPUTADO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL