



REPORTE TEMÁTICO 89/2024-2025-ASISP/DIP

Vehículos eléctricos e híbridos. Legislación comparada

Lima, 8 de enero de 2025

ÍNDICE

Presentación	3
I. Aspectos generales	4
II. Legislación comparada sobre vehículos eléctricos e híbridos	5

PRESENTACIÓN

El Departamento de Investigación Parlamentaria, a través del Área de Servicios de Investigación y Seguimiento Presupuestal, ha elaborado el Reporte temático 89/2024-2025-ASISP/DIP, en atención al requerimiento efectuado por la presidente de la Comisión de Transporte y Comunicaciones, señora Congresista Hilda Marleny Portero López, mediante el cual solicita legislación comparada referida a vehículos eléctricos e híbridos y a la existencia de fondos para financiar el transporte público de pasajeros.

Sobre la materia se consigna información sobre la legislación vigente en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Paraguay y Uruguay.

Para la elaboración se ha consultado la información disponible en fuentes oficiales sobre la materia; cuyas referencias se consignan en el documento.

Esperamos poder brindar información que contribuya a la labor parlamentaria

I. ASPECTOS GENERALES

En el Decreto Supremo 019-2018-MTC¹. Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito y dicta otras disposiciones, se incorporó; entre otras, en el Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos (RNV), las definiciones siguientes:

- **Vehículo eléctrico:** Conocidos como EV (*Electric Vehicle*) o BEV (*Battery Electric Vehicle*), es aquel propulsado únicamente por uno o más motores eléctricos alimentados por una o más baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.
- **Vehículo híbrido convencional:** Conocidos como HEV (*Hybrid Electric Vehicle*) o híbridos no enchufables, es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan por un generador accionado por el motor térmico y por el sistema de freno regenerativo.
- **Vehículo híbrido enchufable:** Conocidos como PHEV (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle*), es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.
- **Vehículo eléctrico con autonomía extendida:** Conocidos como REEV (*Range Extender Electric Vehicle*), es aquel vehículo eléctrico cuyas baterías se recargan conectadas a la red eléctrica y cuenta además con un motor térmico de apoyo que acciona un generador eléctrico para recargar sus baterías y aumentar su autonomía.

En el documento PNUMA (2020)². *Movilidad eléctrica: Avances en América Latina y el Caribe 2019. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Oficina para América Latina y el Caribe, Panamá*, se señala las definiciones siguientes:

- **Vehículo eléctrico:** un vehículo con motor eléctrico que se alimenta mediante baterías (cargadas a través de conexión a la red eléctrica), directamente de hidrógeno o mediante corriente continua.
- **Vehículo híbrido:** contiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico con un banco de baterías. En contraste a un vehículo híbrido enchufable, no brinda la capacidad de conexión a una fuente externa para cargar las baterías. Sin embargo, las baterías se cargan mediante el motor de combustión interna o un sistema de frenado regenerativo.

¹ Decreto Supremo 019-2018-MTC. Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito y dicta otras disposiciones. Definición. Pág. 21.
Ver: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/376966/308446-publicacion-del-decreto-supremo-n-019-2018-mtc-en-el-diario-oficial-el-peruano.pdf?v=1702187092>

² Movilidad eléctrica: Avances en América Latina y el Caribe 2019. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Oficina para América Latina y el Caribe, Panamá. PNUMA (2020). Glosario. Pág. 6
Ver: <https://parlatino.org/wp-content/uploads/2017/09/movilidad-electrica-16-7-20.pdf>

II. LEGISLACIÓN COMPARADA SOBRE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS

Debido al avance de la movilidad eléctrica en América Latina y el Caribe, los gobiernos han introducido una serie de herramientas regulatorias para incentivar el uso de la tecnología eléctrica e híbrida para el transporte, tales como: exención de impuestos de importación, excepción parqueadores; beneficios tributarios, exoneración de restricciones de movilidad, centros de recarga; así como fondos de financiamiento.

Como muestra el cuadro 1, la mayoría de los países analizados ofrecen incentivos en forma de derechos de importación reducidos, subsidios para la compra de vehículos eléctricos, estaciones de carga y exenciones fiscales.

Cuadro 1

PAIS	REDUCCIÓN ARANCELARIA	BENEFICIOS TRIBUTARIOS	EXCEPCIÓN DE PARQUEADEROS	EXENCIÓN DE RESTRICCIÓN VEHICULAR	CENTROS DE RECARGA
Argentina	Los vehículos automotores híbridos, eléctricos y a celdas de combustible (hidrógeno) que podrán importados con la reducción arancelaria por un plazo de Dieciocho (18) meses,	Los vehículos tendrán una serie de incentivos por un plazo de diez (10) años, a saber: Los vehículos eléctricos, híbridos y alternativos, tanto particulares como del transporte público, que sean fabricados en la provincia de Santa Fe o que cumplan con un mínimo de integración local, de acuerdo como lo determine la reglamentación, estarán exentos del pago de patentes. Los vehículos eléctricos, híbridos y alternativos estarán exentos de pago del impuesto de ingresos brutos en la comercialización de estos. Tarifas promocionales para el consumo de electricidad destinada al uso del transporte público de pasajeros, que incluye taxis, remises, buses y otros, que sean fabricados en la provincia de Santa Fe o que cumplan con un mínimo de integración local. Tarifa con discriminación horaria que incentive la incorporación de vehículos eléctricos al transporte público y privado y la estabilización de la curva de demanda del sistema de distribución eléctrico.			

Bolivia	Alícuotas del gravamen arancelario y del impuesto a los consumos específicos para la importación de vehículos con tecnología Flex Fuel e híbridos auto recargables. Gravamen Arancelario y del Impuesto a los Consumos Específicos - ICE para la importación de vehículos automotores con tecnología flex fuel comprendidos por tres (3) años Las alícuotas del Gravamen Arancelario y del ICE; para la importación de vehículos híbridos auto recargables.	Incentivos tributarios para fabricación, ensamblaje e importación de vehículos automotores eléctricos, híbridos y maquinaria agrícola eléctrica e híbrida; Incentivos financieros para fabricación, ensamblaje y compra de vehículos automotores eléctricos, híbridos y maquinaria agrícola eléctrica e híbrida; Incentivos tributarios para equipos y/o accesorios de sistemas de energía y generación distribuida.			
Chile				Los Vehículos con motor eléctrico puro o híbridos están exentos.	Establece el sistema de recarga de vehículos eléctricos.
Colombia	Se establece un gravamen arancelario del 5% para la importación anual de vehículos híbridos clasificados por las subpartidas arancelarias La importación de los cargadores clasificado en la subpartida tendrá un gravamen arancelario del 0% hasta el año 2027.	Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%): (...) Inversores de carga eléctrica para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables.	Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el	Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por	Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios. Estación de carga lenta: Equipo que provee

	Los gravámenes arancelarios para la importación de vehículos eléctricos y vehículos híbridos estarán vigentes hasta el año 2027.	Vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor. Chasis de vehículos automotores eléctricos de las partidas 87.02 y 87.03, únicamente para los de transporte público.	uso preferencial de vehículos eléctricos.	materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.	energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.
Costa Rica	Establece una tarifa de 0 por ciento (0%) en el Impuesto Selectivo de Consumo, para los vehículos nuevos movidos por energía eléctrica, los impulsados por celdas de combustible (de hidrógeno) o por aire comprimido, Los vehículos híbrido-eléctricos nuevos de las partidas arancelarias podrán contar con una reducción de la tarifa de veinte puntos porcentuales en el Impuesto Selectivo de Consumo.	Presenta incentivos económicos a los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos están exonerados del impuesto general sobre las ventas Los vehículos eléctricos, están exonerados del impuesto selectivo de consumo. Los vehículos eléctricos están exonerados del impuesto sobre el valor aduanero Los vehículos eléctricos, están exentos del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de cinco años, bajo gradualidad	Se encuentran exonerados de pago los parquímetros para los vehículos eléctricos.	Se encuentran exentos de restricción vehicular.	Cuenta con centros de recarga.
Ecuador	Se encuentra exonerado del impuesto de importación para vehículos eléctricos por un valor menor a US\$40.000, así como centros de carga y baterías.		Los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifados dentro de la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados	Los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local o nacional disponga.	

El Salvador		Los prestadores de servicios de recarga eléctrica, en los centros de recarga correspondientes, gozarán de exención total del pago del Impuesto sobre la Renta por un período de cinco años contados a partir de la fecha en que se generen dichos ingresos.	Los vehículos eléctricos y vehículos híbridos enchufables podrán parquear en los espacios designados como verdes dentro de los parques públicos, así como de supermercados, centros comerciales y demás parques privados		Los centros de recarga podrán instalarse en entornos privados o en entornos públicos. La construcción y puesta en marcha de los centros de recarga deberán cumplir con las normativas y estándares técnicos dictados por la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones.
Guatemala		Para el transporte eléctrico, será exento del Impuesto Sobre la Renta (ISR) en un 100% y tendrá vigencia exclusiva por un periodo de diez (10) años.			
México	Se encuentra exonerado de pago a la enajenación o importación definitiva de automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como de automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno.	Estímulo fiscal a los contribuyentes del impuesto sobre la renta, consistente en aplicar un crédito fiscal equivalente al 30% del monto de las inversiones que en el ejercicio fiscal de que se trate, realicen en equipos de alimentación para vehículos eléctricos.			
Panamá	Reducción arancelaria a los Vehículos automotores terrestres eléctricos 0% hasta el 31 de diciembre de 2030 y 5% a partir del 1 de enero del 2031, y para los				

	vehículos automotores terrestres híbridos el 10%.				
Paraguay	Exoneración al pago del Impuesto Aduanero a la Importación y del Impuesto al Valor Agregado (IVA), la importación para el mercado nacional de vehículos eléctricos y vehículos híbridos nuevos.				Implementación de las medidas necesarias para el establecimiento gradual de puntos de recarga rápida con tarifas preferenciales
Uruguay	Los vehículos "propulsados únicamente con motor eléctrico", que pasa a tributar una Tasa Global Arancelaria extra-zona e intra -zona de 0% (cero por ciento), por un plazo de 5 (cinco) años.	Subsidio destinado a apoyar la transición inicial hacia tecnologías más eficientes y sostenibles en el transporte público colectivo de pasajeros a nivel nacional mediante la sustitución de hasta 4% (cuatro por ciento) de su flota de ómnibus con motor diésel por ómnibus motorización eléctrica o híbrida.			Punto de carga para vehículos eléctricos y eléctricos híbridos enchufables

Elaboración: ASISP

Cabe señalar que Costa Rica, El Salvador, Paraguay y Uruguay han definido en sus regulaciones las formas de financiamiento del transporte eléctrico.

Cuadro 2
Fondos de financiamiento al transporte eléctrico

PAÍS	
Costa Rica	Financiamiento del transporte eléctrico
	Banca de desarrollo. El financiamiento del transporte eléctrico formará parte de los proyectos de la banca de desarrollo; para esos efectos, el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) girará las directrices correspondientes.
	Sistema Bancario Nacional. Se faculta al Sistema Bancario Nacional para que implemente las líneas de financiamiento del transporte eléctrico. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando estas no representen situaciones riesgosas para las entidades.
El Salvador	Inversión para obra pública. Los bancos del Sistema Bancario Nacional quedan autorizados para que utilicen fondos de inversión para el financiamiento de obra pública dirigida al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, según especifica el artículo 19 de la presente ley.
	Del financiamiento de la Banca Nacional
	Las instituciones financieras públicas o privadas, del país, podrán implementar líneas de financiamiento para la compra de vehículos eléctricos e híbridos para el transporte público de pasajeros. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando éstas no representen situaciones riesgosas para las entidades financieras.
Paraguay	Financiamiento del transporte eléctrico
	Línea preferencial de financiación.
	La Agencia Financiera de Desarrollo y el Banco Nacional de Fomento, deberán prever líneas de crédito con interés preferencial para la compra de vehículos eléctricos, instalación de centros de recarga, con plazos de amortización de hasta 60 (sesenta) meses. Esta línea será financiada por el Fondo de Promoción del Transporte Eléctrico creado por la presente Ley.
	Sistema Bancario Nacional.

	Se faculta al Banco Central del Paraguay, para que establezca lineamientos para el financiamiento del transporte eléctrico por parte de la banca privada. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando estas no representen situaciones riesgosas para las entidades. Inversión para obra pública. Los bancos del Sistema Bancario Nacional quedan autorizados para que utilicen fondos de inversión para el financiamiento de obra pública dirigida al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico.
Uruguay	Se faculta al Poder Ejecutivo a implementar en forma equitativa entre Montevideo y el resto de los departamentos un subsidio destinado a apoyar la transición inicial hacia tecnologías más eficientes y sostenibles en el transporte público colectivo de pasajeros a nivel nacional mediante la sustitución de hasta 4% (cuatro por ciento) de su flota de ómnibus con motor diésel por ómnibus motorización eléctrica o híbrida. El subsidio estará dirigido a los operadores de transporte público colectivo de pasajeros de todo el país que tengan interés en realizar la sustitución de un ómnibus diésel por un ómnibus con motorización eléctrica o híbrida, según los criterios que se definan en la reglamentación, y se ejecutará en el Inciso 24 "Diversos Créditos", unidad ejecutora 024 "Dirección General de Secretaría (MEF)". El subsidio no podrá ser superior a la brecha entre el costo de adquisición de un ómnibus con motorización eléctrica y el costo de adquisición de un ómnibus con motor diésel; no podrá ser superior a las 410.000 UI (cuatrocientas diez mil unidades indexadas) anuales por unidad ni podrá tener un plazo mayor de siete años. A los efectos del otorgamiento del subsidio previsto en el presente artículo, el Poder Ejecutivo actuará asesorado por una Comisión Técnica integrada por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Industria, Energía y Minería, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio de Ambiente. Dicho Comité Técnico interactuará con los reguladores del sistema de transporte público colectivo de pasajeros, así como con el Instituto Nacional de Cooperativismo.

Elaboración ASISP

LEGISLACIÓN COMPARADA

País	Norma	Artículo
Argentina	Ley 13781. para el fomento de la industrialización de los vehículos eléctricos y las tecnologías ligadas a energías alternativas. ³	ARTÍCULO 1.- Objetivos. La presente ley tendrá como objetivo fomentar la industrialización de vehículos eléctricos y con tecnologías de energías alternativas en el ámbito de la Provincia de Santa Fe, para la movilidad urbana y periurbana, tanto para uso particular o profesional, agrícola, transporte de carga y público de pasajeros. Asimismo, se propone impulsar la generación de conocimiento a través de investigación aplicada al mencionado sector productivo. ARTÍCULO 4.- Se considerarán comprendidos a los fines de la presente ley: 1. Los vehículos de propulsión con motores eléctricos exclusivamente (VE) y los repuestos y herramientas aplicados a esa tecnología; 2. Los vehículos de propulsión eléctrica y alternativamente o en forma conjunta por motor de combustión interna, vehículos híbridos (VEH) y Vehículos Híbridos Enchufables (VEHP) y la totalidad de los repuestos y herramientas aplicados a esta tecnología; 3. Los vehículos de tipo F.C.E.V. (Fuel cell electric vehicle) a propulsión eléctrica alimentados por hidrógeno o cualquier otro tipo de combustible, preferentemente biocombustibles como el biodiesel y bioetanol; 4. Los vehículos propulsados por otro tipo de tecnologías alternativas, según sean definidos por la Autoridad de Aplicación, con sus respectivos repuestos y herramientas aplicadas a esa tecnología; 5. Los equipamientos, materiales, repuestos y accesorios necesarios para conformar la infraestructura de recarga eléctrica de dichos vehículos, tanto en el orden domiciliario como los de la red de Estaciones de Recarga Eléctrica (ERE), que deberá establecer la reglamentación correspondiente. ARTÍCULO 7.- Garantías de promoción y estabilidad fiscal. Los vehículos comprendidos por la presente ley tendrán una serie de incentivos por un plazo de diez (10) años, prorrogables por el Poder Ejecutivo Provincial por diez (10) años más, a saber:

³ Argentina. Ley 13781. para el fomento de la industrialización de los vehículos eléctricos y las tecnologías ligadas a energías alternativas. Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe.
Ver: <https://www.santafe.gov.ar/normativa/getFile.php?id=1337835&item=183955&cod=fa81785756a9b6a4e097959ac1d0a93a>

		1. Los vehículos eléctricos, híbridos y alternativos, tanto particulares como del transporte público, que sean fabricados en la provincia de Santa Fe o que cumplan con un mínimo de integración local, de acuerdo a como lo determine la reglamentación, estarán exentos del pago de patentes. 2. Los vehículos eléctricos, híbridos y alternativos estarán exentos de pago del impuesto de ingresos brutos en la comercialización de los mismos. 3. Tarifas promocionales para el consumo de electricidad destinada al uso del transporte público de pasajeros, que incluye taxis, remises, buses y otros, que sean fabricados en la provincia de Santa Fe o que cumplan con un mínimo de integración local, de acuerdo a como lo determine la reglamentación. 4. Tarifa con discriminación horaria que incentive la incorporación de vehículos eléctricos al transporte público y privado y la estabilización de la curva de demanda del sistema de distribución eléctrico.
	Decreto 32/2018. Modificación. Decreto N° 779/1995⁴	ARTÍCULO 1°.- Reglamentase el artículo 5° del Título I del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995⁵, de la siguiente manera: ARTÍCULO 5° - DEFINICIONES. (...). g) Queda comprendida dentro de la definición de bicicleta aquella con pedaleo asistido, entendiéndose por tal al vehículo propulsado en forma principal por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, y como propulsión auxiliar, está equipado con un motor eléctrico. En ningún caso, deberán superar como potencia máxima continua nominal los CERO COMA CINCO KILOWATTS (0,5 kW), ni desarrollar una velocidad superior a los VEINTICINCO KILÓMETROS POR HORA (25 km/h), conforme lo determinado para la categoría L de vehículos; (...).

⁴ Argentina. Decreto 32/2018. Modificación. Decreto N° 779/1995.

Ver: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/305000-309999/305742/norma.htm>

⁵ Argentina. Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

ARTICULO 1°.— Apruébase la reglamentación de la ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, conforme al siguiente detalle:

Anexo 1: Reglamentación general de la Ley N° 24.449 (Artículos 1 al 97);

Anexo A: SOBRE DEFINICIÓN, DENOMINACIÓN, CLASIFICACIÓN Y MODELOS; (Anexo incorporado por art. 33 del Decreto N° 32/2018 B.O. 11/1/2018)

Ver: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-779-1995-30389/actualizacion>

		II) Queda comprendida la motocicleta de DOS (2) o TRES (3) ruedas de hasta CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) de cilindrada o con un motor eléctrico cuya potencia máxima continua nominal no supere los CUATRO KILOWATTS (4 kw.), que no excedan, en ambos supuestos, los CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h) de velocidad; (...). ñ) Quedan comprendidos en la definición los vehículos automotores de DOS (2) o TRES (3) ruedas asimétricas (motocicleta con sidecar) con un motor de combustión interna de más de CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) de cilindrada o con un motor eléctrico de potencia máxima continua nominal superior a CUATRO KILOWATTS (4 kw), que pueda desarrollar, en ambos casos, velocidades superiores a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h); (...). x) (...). Quedan asimismo comprendidos los cuatriciclos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, con un motor cuya potencia máxima neta para motores a combustión o potencia máxima continua nominal para motores eléctricos, sea inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kw) y cuya masa en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg) con la posibilidad de que, si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, alcance sin superar los QUINIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (550 kg). Dicha masa máxima no incluye la masa de las baterías, para los vehículos con motorización eléctrica. En ambos tipos de motorización los vehículos pueden ser provistos con cabina (cabinados). Estos vehículos deben cumplir con los requisitos aplicables a los vehículos de TRES (3) ruedas (ANEXO del presente régimen – Categoría L7 IF-2018-00849518-APN-SECGT#MTR). Inclúyense dentro de la calificación de cuatriciclo a los cuatriciclos livianos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, que desarrollen velocidades inferiores o iguales a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 Km/h), con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) para motores de combustión interna o, en el caso de motores eléctricos, con una potencia máxima continua nominal inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kw.) y cuya masa en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg). Dicha masa máxima no incluye la masa de las baterías en los vehículos con motorización eléctrica. En ambos tipos de motorización los vehículos pueden ser provistos con cabinas (cabinados). Estos vehículos deben cumplir con los requisitos aplicables a los vehículos de TRES (3) ruedas (ANEXO A del presente régimen– Categoría L6). Quedan asimismo comprendidos en la presente definición los triciclos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de TRES (3) ruedas simétricas respecto del eje longitudinal, cabinados o no, que puedan desarrollar una velocidad superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50
--	--	--

		km/h) y posean una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) para motores de combustión interna o cuya potencia máxima continua nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) en el caso de motores eléctricos; (...). ANEXO A SOBRE DEFINICIÓN, DENOMINACIÓN, CLASIFICACIÓN Y MODELOS. (...). 1.8. DENOMINACIÓN DE MOTOR. (...). 1.8.2. Motor Eléctrico: es un dispositivo que convierte la energía eléctrica en energía mecánica por medio de la acción de los campos magnéticos generados en sus bobinas. Son máquinas eléctricas rotatorias compuestas por un estator y un rotor. (...). 1.8.4. Propulsión: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor; 1.8.5. Potencia nominal continua máxima: potencia máxima durante TREINTA (30) minutos en el eje de transmisión de un motor eléctrico. (...). 2. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS EN CUANTO A LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS: (...).
--	--	---

		2.1.1. Categoría L1: vehículos automotores con DOS (2) ruedas, con motor térmico de una cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW), y que no exceda en ambos supuestos una velocidad de diseño (proyecto) máxima mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h). 2.1.2. Categoría L2(a): vehículos con TRES (3) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tandem, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos con una velocidad de diseño máxima no mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h). 2.1.3. Categoría L2 (b): vehículos con TRES (3) ruedas, cabinado, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos con una velocidad de diseño máxima no mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h). 2.1.4. Categoría L3: vehículos automotores con DOS (2) ruedas, con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW), y que puede desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h). 2.1.5. Categoría L4: vehículos automotores con TRES (3) ruedas (motocicleta con sidecar) colocadas en posición asimétrica en relación al eje longitudinal medio con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que puede desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h). 2.1.6. Categoría L5(a): vehículos automotores con TRES (3) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tandem, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que pueda desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h). 2.1.7. Categoría L5(b): vehículos automotores con TRES (3) ruedas, cabinado, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima permitida que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que pueda desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).
--	--	--

		2.1.8. Categoría L6(a): vehículos automotores con CUATRO (4) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, cuyo peso en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg), no incluido el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, que pueda desarrollar una velocidad inferior o igual a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h), y con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), para los motores térmicos o cuya potencia continúa nominal sea inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) en el caso de motores eléctricos. Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos. 2.1.9. Categoría L6(b): vehículos automotores con CUATRO (4) ruedas, cabinado, cuya masa en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg), no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, que pueda desarrollar una velocidad inferior o igual a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h), y con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), para los motores térmicos o cuya potencia continúa nominal sea inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW), en el caso de motores eléctricos. Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos. 2.1.10. Categoría L7(a): vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, distintos de los L6(a), cuyo peso en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg), sin incluir el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, y con un motor cuya potencia continúa nominal es inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kW). Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos. 2.1.11. Categoría L7(b): vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, cabinado, distintos de los L6(b), cuyo peso en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg), con la posibilidad de que, si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, alcance sin superar los QUINIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (550 kg), sin incluir el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, con un motor cuya potencia continúa nominal es inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kW). Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.
	Decreto 26/2019. DECTO-2019-26-APN-	ARTÍCULO 5°.- Sustitúyese el artículo 16 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995⁷ y sus modificatorios, por el siguiente:

⁷ Argentina. Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

ARTICULO 1°.— Apruébase la reglamentación de la ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, conforme al siguiente detalle:

Anexo 1: Reglamentación general de la Ley N° 24.449 (Artículos 1 al 97);

ARTÍCULO 16.- REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR. EL REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, creado por la Ley N° 26.363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.Li.C), que como Anexo V forma parte integrante del presente decreto.

	PTE - Decreto N° 779/1995. Modificación.⁶	ARTÍCULO 16.- CLASES DE LICENCIAS. a) Subclasificación de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias Clase A 1: Ciclomotores y Motocicletas. Clase A 1.1: Ciclomotores hasta CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) de cilindrada o CUATRO KILOWATTS (4kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Clase A 1.2: Motocicletas hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) de cilindrada u ONCE KILOWATTS (11kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1. Clase A 1.3: Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) y hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) de cilindrada o de más de ONCE KILOWATTS (11 kw) y hasta VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 1.2, excepto los mayores de 21 años de edad. Incluye clase A 1.2. Clase A 1.4: Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o de más de VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye clase A 1.3.
--	--	--

Todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales deberán suministrar los datos e informaciones que les sean solicitados al efecto del cumplimiento del presente artículo.

Facúltase al SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.Li.C.) a requerir la exhibición de toda documentación necesaria a los fines del cumplimiento de su misión y de la verificación de informaciones suministradas. El registro que almacena los datos relativos a la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional de pasajeros y carga de carácter nacional, deberá consultar al Registro Nacional de Licencias de Conducir de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a los efectos de validar los datos de las Licencias Nacionales de Conducir, para lo cual deberá mantenerse en comunicación directa bajo el sistema informático que esta última establezca.

(Artículo sustituido por art. 2° del Decreto N° 26/2019 B.O. 8/1/2019. Vigencia: a partir de los TREINTA (30) días de su publicación en el Boletín Oficial)

⁶ Argentina. Decreto 26/2019. DECTO-2019-26-APN-PTE - Decreto N 779/1995. Modificación.

Ver: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/315000-319999/318584/norma.htm>

		Clase A 2: Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua. Clase A 2.1 Triciclos y cuatriciclos sin cabina de hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. Clase A 2.2: Triciclos y cuatriciclos sin cabina de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 2.1, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) año en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso.
	Decreto 331/2017. Derecho de Importación Extrazona. alícuotas⁸	ARTÍCULO 1.- Se establecen las tarifas correspondientes al Derecho de Importación Extrazona (DIE), que en cada caso se indica para las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (NCM) y sus respectivas referencias, las cuales constan en el Anexo (IF-2017-04310553-APN-MP) que forma parte integral de la presente medida. ARTÍCULO 2.- La tarifa establecida en el Anexo del presente decreto tendrá una vigencia de TREINTA Y SEIS (36) meses, contados a partir de la fecha de publicación de la presente medida. ARTÍCULO 3.- Se establece SEIS MIL (6.000) como el número máximo de unidades que efectivamente podrán importarse al amparo de esta medida. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad de Aplicación podrá disponer, cuando razones ambientales y/o energéticas lo ameriten y con intervención de los órganos competentes, una reducción al límite máximo de unidades a importar al amparo de la presente medida. A estos efectos, dicha reducción deberá concertarse con al menos NOVENTA (90) días de antelación a su entrada en vigor y con la previa intervención de las áreas con competencia en la materia en que se fundamenta. ARTÍCULO 4.- El presente decreto sólo se aplicará a las terminales automotrices autorizadas para operar como empresa terminal en la industria automotriz en los términos de la Ley N° 21.932 y su reglamento.

⁸ Argentina. Decreto 331/2017. Derecho de Importación Extrazona. Alícuotas.

Ver: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/270000-274999/274610/norma.htm>

		ARTÍCULO 5.- Los vehículos de motor a que se refiere esta norma son aquellos que utilizan una tecnología de motorización alternativa a los motores de combustión interna convencionales, entendiéndose como tales los propulsados por un motor eléctrico y alternativamente, o conjuntamente, por un motor de combustión interna (vehículos híbridos); un motor eléctrico exclusivamente (vehículos eléctricos) o; un motor de pila de combustible (vehículos de hidrógeno). ARTÍCULO 6.- Están exentos de esta medida los vehículos que tengan alguna de las siguientes características: a) Peso en vacío inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg) para vehículos destinados al transporte de personas, sin incluir el peso de las baterías para vehículos eléctricos. b) Peso en vacío inferior o igual a QUINIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (550 kg) para vehículos destinados al transporte de mercancías, sin incluir el peso de las baterías para vehículos eléctricos. c) Potencia máxima inferior o igual a QUINCE KILOVATIOS (15 kW). d) Autonomía menor o igual a OCHENTA KILÓMETROS (80 km).
	Decreto 617/2021. DCTO-2021-617-APN- PTE - Derecho de Importación Extrazona. ⁹	ARTÍCULO 1º.- Restablécese la vigencia de las alícuotas correspondientes al Derecho de Importación Extrazona (D.I.E.) indicadas para las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (N.C.M.) y sus respectivas referencias, consignadas en el Anexo del Decreto N° 331/17, por el plazo de DIECIOCHO (18) meses, contados desde el día siguiente al de la entrada en vigencia del presente decreto, en las condiciones previstas en la citada norma. A los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, declárase que las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (N.C.M.) 8703.21.00, 8703.22.10, 8703.22.90, 8703.23.10, 8703.23.90, 8703.24.10, 8703.24.90, 8703.31.10, 8703.31.90, 8703.32.10, 8703.32.90, 8703.33.10, 8703.33.90 y 8703.90.00, detalladas en el Anexo del Decreto N° 331/17 y su modificatorio, encuentran sus equivalentes según las respectivas referencias en los ítems 8703.40.00, 8703.50.00, 8703.60.00, 8703.70.00 y 8703.80.00, vigentes en el referido instrumento tarifario nacional.

⁹ Argentina. Decreto 617/2021. DCTO-2021-617-APN-PTE - Derecho de Importación Extrazona.
Ver: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-617-2021-354040/texto>

	Disposición 283/2019¹⁰	ARTÍCULO 1°.- Incorporar al Registro de Bocas de Expendio de Combustibles Líquidos, Consumo Propio, Almacenadores, Distribuidores y Comercializadores de Combustibles e Hidrocarburos a Granel y de Gas Natural Comprimido, creado por el artículo 1° de la resolución 1102 del 3 de noviembre de 2004 de la ex Secretaría de Energía dependiente del ex Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a todas las personas físicas o jurídicas que sean habilitadas por los organismos competentes para prestar el servicio de recarga eléctrica en bocas de expendio de combustibles. ARTÍCULO 2°.- Incorporar al artículo 11 de la resolución 1102/2004¹¹ el siguiente inciso: “i) las bocas de expendio de combustibles con servicio de recarga eléctrica”. ARTÍCULO 3°.- Las bocas de expendio que soliciten la inscripción en la categoría incorporada por el artículo precedente deberán acreditar el cumplimiento de las normas registrales y técnicas contenidas en el anexo (IF-2019-71878433-APN-DNRC#MHA) que integra esta medida, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos estipulados en el artículo 14 de la resolución 1102/2004.
--	---	---

¹⁰ Argentina. Disposición 283/2019.

Ver: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/220242/20191030>

¹¹ Argentina. Resolución 1102/2004. Créase el Registro de Bocas de Expendio de Combustibles Líquidos, Consumo Propio, Almacenadores, Distribuidores y Comercializadores de Combustibles e Hidrocarburos a Granel y de Gas Natural Comprimido. Requisitos para la inscripción. Incumplimientos y aplicación de penalidades. Establecimientos con tanques de almacenaje subterráneo y no subterráneo. Empresas auditoras de seguridad. Modificaciones a otras resoluciones. Valores de referencia y régimen jurídico para la aplicación de sanciones.

Artículo 11. Quedan comprendidos en la presente resolución:

- a) las bocas de expendio de combustibles líquidos;
- b) los comercializadores, revendedores y distribuidores de combustibles e hidrocarburos a granel;
- c) las firmas inscriptas en el REGISTRO DE EMPRESAS PETROLERAS de la Resolución de la SECRETARIA DE ENERGIA entonces dependiente del ex-MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS N° 419 de fecha 27 de agosto de 1998, que operen bocas de expendio; debiendo inscribirlas en forma separada.
- d) los titulares de almacenamientos de combustibles para consumo privado, pertenecientes a entidades públicas o privadas, localizados en puertos, aeropuertos, dársenas, industrias, playas de maniobra, estacionamientos, garajes o en cualquier otro sitio.
- e) las personas físicas o jurídicas inscriptas como empresas distribuidoras o empresas de almacenaje en el "REGISTRO DE OPERADORES DE PRODUCTOS EXENTOS POR DESTINO Y/O SUSCEPTIBLES DE REINTEGRO (ART. 7°, INC. C) Y ART. AGREGADO A CONTINUACION DEL ART. 9° DE LA LEY N° 23.966)" creado por la Resolución General de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS N° 1104 de fecha 4 de octubre de 2001, así como las personas físicas o jurídicas que en adelante soliciten su inscripción como distribuidor o almacenador en dicho Registro;
- f) las personas físicas o jurídicas que presten servicios de almacenaje de combustibles e hidrocarburos en sus instalaciones, pero que no los comercialicen.
- g) los distribuidores, revendedores y comercializadores de biocombustibles;
- h) las bocas de expendio de gas natural comprimido.

Ver: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/100000-104999/102640/norma.htm>

		Aquellas bocas de expendio de combustibles registradas de acuerdo con la resolución 1102/2004, que decidan prestar el servicio de recarga eléctrica, deberán gestionar ante la Dirección Nacional de Refinación y Comercialización dependiente de esta subsecretaría la ampliación de su inscripción, acreditando el cumplimiento de los requisitos del procedimiento aprobado por el artículo 5° de esta medida.
	Disposición 159/2022. DI-2022-159-APN- DNGPI#MDP¹²	ARTÍCULO 1°.- Distribúyese el cupo de MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO (1.284) vehículos automotores híbridos, eléctricos y a celdas de combustible (hidrógeno) que podrán ser importados con la reducción arancelaria prevista en el Decreto N° 331 de fecha 11 de mayo de 2017 ¹³ , y restablecido por el Decreto N° 617 de fecha 10 de septiembre de 2021 ¹⁴ por un plazo de DIECIOCHO (18) meses, correspondiente al tercer trimestre de este último, es decir al período comprendido entre los días 15 de marzo de 2022 y 14 de junio de 2022.
Bolivia	Decreto Supremo 5142¹⁵	ARTÍCULO 1.- (OBJETO). El presente Decreto Supremo tiene por objeto incentivar el uso de aditivos de origen vegetal a través de la importación de vehículos con tecnología flex fuel, diversificando la matriz energética; así como, modificar el tratamiento tributario a la importación de vehículos híbridos, para cuyo efecto se establecen los Anexos I, II, III y IV que forman parte del presente Decreto Supremo. ARTÍCULO 2.- (DEFINICIONES). A los fines de la aplicación del presente Decreto Supremo se entiende por vehículos: a) Con tecnología flex fuel.- Aquellos que pueden utilizar indistintamente combustible con mezcla de aditivos de origen vegetal y combustibles de origen fósil, o una combinación de ambos en diferentes proporciones de mezcla. b) Híbridos auto recargables (HEV).- Aquellos que combinan un motor de combustión y un motor eléctrico, que no requieren de una conexión de fuente externa de alimentación eléctrica para cargar la batería asociada.

¹² Argentina. Disposición 159/2022. DI-2022-159-APN-DNGPI#MDP.

Ver: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/disposici%C3%B3n-159-2022-362208/texto>

¹³ Argentina. Decreto N° 331 de fecha 11 de mayo de 2017. Derecho de Importación Extrazona. Alicuotas. Anexo. Reducción arancelaria.

Ver: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-331-2017-274610/actualizacion>

¹⁴ Argentina. Decreto N° 617 de fecha 10 de septiembre de 2021. DCTO-2021-617-APN-PTE - Derecho de Importación Extrazona

ARTÍCULO 1° - Restablécense la vigencia de las alícuotas correspondientes al Derecho de Importación Extrazona (D.I.E.) indicadas para las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (N.C.M.) y sus respectivas referencias, consignadas en el Anexo del Decreto N° 331/17, por el plazo de DIECIOCHO (18) meses, contados desde el día siguiente al de la entrada en vigencia del presente decreto, en las condiciones previstas en la citada norma.

Ver: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-617-2021-354040/texto>

¹⁵ Bolivia. Decreto Supremo 5142.

Ver: https://www.asfi.gob.bo/images/MARCO_NORMATIVO/SERV_FINAN_/Decreto_Supremo_N_5142.pdf

		c) Eléctrico híbrido enchufable (PHVE).- Aquellos que combinan un motor de combustión y un motor eléctrico, que requieren de una conexión de fuente externa de alimentación eléctrica (enchufe), para cargar la batería asociada. ARTÍCULO 3.- (ALÍCUOTAS DEL GRAVAMEN ARANCELARIO Y DEL IMPUESTO A LOS CONSUMOS ESPECÍFICOS PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS CON TECNOLOGÍA FLEX FUEL E HÍBRIDOS AUTO RECARGABLES). I. Se modifican las alícuotas del Gravamen Arancelario y del Impuesto a los Consumos Específicos - ICE para la importación de vehículos automotores con tecnología flex fuel comprendidos en el Anexo I, por tres (3) años computables a partir del día siguiente de la publicación de la Resolución Ministerial emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda establecida en el Parágrafo II de la Disposición Transitoria Cuarta del presente Decreto Supremo. II. Se modifican las alícuotas del Gravamen Arancelario y del ICE; para la importación de vehículos híbridos auto recargables, comprendidos en Anexo ARTÍCULO 4.- (AUTORIZACIÓN PREVIA PARA LA IMPORTACIÓN Y EL DESPACHO ADUANERO DE VEHÍCULOS CON TECNOLOGIA FLEX FUEL Y ELÉCTRICO HÍBRIDO ENCHUFABLE). I. Se faculta al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transportes, emitir la Autorización Previa que acredite a los vehículos con tecnología flex fuel o vehículos eléctrico híbrido enchufable comprendidos en los Anexos I y III. Dicha Autorización Previa se constituirá en documento soporte para la importación y despacho aduanero. II. Para dar cumplimiento al Parágrafo precedente, el importador deberá presentar el ensayo (TEST REPORT) de acuerdo a las características comprendidas en el Anexo IV del presente Decreto Supremo. ARTÍCULO 5.- (INCENTIVOS FINANCIEROS PARA LA FABRICACIÓN, ENSAMBLAJE Y COMPRA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES CON TECNOLOGÍA FLEX FUEL). I. La otorgación de créditos cuyo destino sea la fabricación, ensamblaje y compra de vehículos automotores con tecnología flex fuel, será considerada como financiamiento al sector productivo, debiendo la Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero - ASFI, incorporar en la normativa regulatoria, los criterios y condiciones para el efecto, mismos que también deberán ser aplicados por las entidades de intermediación financiera que ya cuentan con productos financieros para ese propósito.
--	--	---

		II. Para el caso del financiamiento a personas naturales, para la compra de vehículos automotores con tecnología flex fuel se aplicará la tasa de interés máxima establecida para la unidad productiva de tamaño micro, dispuesta en el Parágrafo I del Artículo 5 del Decreto Supremo N° 2055, de 9 de julio de 2014.
	Decreto Supremo 4539¹⁶	ARTÍCULO 1. - (OBJETO). El presente Decreto Supremo tiene por objeto incentivar de manera integral el uso de la energía eléctrica con la finalidad de contribuir a la mejora del medio ambiente, el ahorro y eficiencia energética a través de: a) Incentivos tributarios para fabricación, ensamblaje e importación de vehículos automotores eléctricos, híbridos y maquinaria agrícola eléctrica e híbrida; b) Incentivos financieros para fabricación, ensamblaje y compra de vehículos automotores eléctricos, híbridos y maquinaria agrícola eléctrica e híbrida; c) Incentivos tributarios para equipos y/o accesorios de sistemas de energía y generación distribuida.
	Decreto Supremo 4477¹⁷	ARTÍCULO 1. (OBJETO). El presente Decreto Supremo tiene por objeto: a) Establecer condiciones generales para normar la actividad de Generación Distribuida en los sistemas de distribución de energía eléctrica; b) Determinar la retribución por la energía eléctrica inyectada a la Red de Distribución por la actividad de Generación Distribuida.
Chile	Ley 21305. Ley sobre eficiencia energética¹⁸	Artículo 6°. - El Ministerio de Energía regulará la interoperabilidad del sistema de recarga de vehículos eléctricos, pudiendo normar el funcionamiento de la referida interoperabilidad, así como requerir la información que a tal efecto sea pertinente, todo ello en conformidad con el reglamento que se dictará al efecto.

¹⁶ Bolivia. Decreto Supremo 4539.
Ver: https://siip.produccion.gob.bo/repSIIP2/files/normativa_12345_1207202165cc.pdf

¹⁷ Bolivia. Decreto Supremo 4477.
Ver: https://siip.produccion.gob.bo/repSIIP2/files/normativa_12345_260320218c56.pdf

¹⁸ Chile. Ley 21305. Ley sobre eficiencia energética.
Ver: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1155887>

		Artículo 7°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 2.224, de 1978 ¹⁹ , que crea el Ministerio de Energía y la Comisión Nacional de Energía:
--	--	--

¹⁹ Chile. decreto ley N° 2.224, de 1978. Crea el Ministerio de Energía y la Comisión Nacional de Energía.

Artículo 4. Para el cumplimiento de su objetivo corresponderá al Ministerio, en particular las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Preparar, dentro del marco del plan nacional de desarrollo, los planes y políticas para el sector energía y proponerlos al Presidente de la República para su aprobación;
- b) Estudiar y preparar las proyecciones de la demanda y oferta nacional de energía que deriven de la revisión periódica de los planes y políticas del sector;
- c) Contratar con personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, los estudios generales relacionados con el funcionamiento y desarrollo integral del sector, así como los de prefactibilidad y factibilidad que sean necesarios para la formulación y ejecución de los planes y políticas energéticas;
- d) Elaborar, coordinar, proponer y dictar, según corresponda, las normas aplicables al sector energía que sean necesarias para el cumplimiento de los planes y políticas energéticas de carácter general así como para la eficiencia energética, la seguridad y adecuado funcionamiento y desarrollo del sistema en su conjunto. Al efecto, podrá requerir la colaboración de las instituciones y organismos que tengan competencia normativa, de fiscalización o ejecución en materias relacionadas con la energía;
- e) Velar por el efectivo cumplimiento de las normas sectoriales, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a los organismos en ella mencionados, a los que deberá impartir instrucciones, pudiendo delegar las atribuciones y celebrar con ellos los convenios que sean necesarios;
- f) Proponer al Presidente de la República y evaluar las políticas, planes y normas relativas a los contratos especiales de operación a que se refiere el inciso décimo del número 24° del artículo 19 de la Constitución Política, tratándose de hidrocarburos o materiales atómicos naturales
- g) Integrar y participar en la formación y constitución de personas jurídicas de derecho privado, sin fines de lucro, a que se refiere el Título XXXIII del Libro Primero del Código Civil, cuya finalidad fundamental sea la promoción, información, desarrollo y coordinación de iniciativas de investigación, transferencia y difusión de conocimientos económicos, tecnológicos y de experiencias en el área de la energía. Del mismo modo, el Ministerio está facultado para participar en la disolución y liquidación de las entidades de que forme parte, con arreglo a los estatutos de las mismas.
El Ministro de Energía, mediante resolución, nombrará uno o más representantes del Ministerio, los que estarán facultados para participar en los órganos de dirección y de administración que contemplen los estatutos de las personas jurídicas que se constituyan en virtud de lo dispuesto en la presente disposición.
- h) Fijar, mediante resolución, los estándares mínimos de eficiencia energética que deberán cumplir los productos, máquinas, instrumentos, equipos, artefactos, aparatos y materiales que utilicen cualquier tipo de recurso energético, para su comercialización en el país.
Los importadores, fabricantes y distribuidores, según corresponda, de los bienes señalados en el párrafo anterior, que persigan su comercialización en el territorio nacional, deberán certificar para dicho efecto que cumplen con el estándar exigido, por intermedio de entidades autorizadas para ello y etiquetar los respectivos productos con las indicaciones del consumo energético de los mismos, cuando así se establezca de conformidad con lo dispuesto en la letra precedente.
Además, tratándose de vehículos motorizados livianos, medianos y pesados, homologados o certificados, según corresponda, el Ministerio de Energía deberá fijar estándares de eficiencia energética que consistirán en metas de rendimiento energético, los que se establecerán mediante resolución suscrita conjuntamente con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y que entrará en vigencia una vez transcurridos veinticuatro meses desde su publicación en el Diario Oficial.
La métrica que se utilizará para la definición de estos estándares será el rendimiento energético en kilómetros por litros de gasolina equivalente en términos promedio para el total de certificados de homologación individual emitidos o los certificados de cumplimiento del decreto supremo N° 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace, según corresponda. Además, se indicará su equivalencia en gramos de CO2 por kilómetro. Ambos valores serán determinados usando la información contenida en la homologación o certificación del vehículo de que se trate.
Los responsables del cumplimiento del estándar de eficiencia energética serán los importadores o los representantes para cada marca de vehículos comercializados en Chile, que estuvieren habilitados para emitir certificados de homologación individual, en el caso de vehículos livianos y medianos, o habilitados para emitir certificados individuales de cumplimiento del decreto supremo N° 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace, en el caso de vehículos pesados. Anualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones fiscalizará el cumplimiento de los estándares de eficiencia energética, para lo cual oficiará a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, a fin de que ésta inicie el respectivo procedimiento sancionatorio, en caso de constatar el incumplimiento de los referidos estándares.
La sanción que impondrá la Superintendencia por el incumplimiento del estándar de eficiencia energética será una multa de hasta 0,2 unidades de fomento por cada décima de kilómetro por litro de gasolina equivalente por debajo del estándar definido para un año determinado, multiplicado por el número total de certificados de homologación individual emitidos o los certificados de cumplimiento del decreto supremo N° 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace, según corresponda, emitidos en el año respectivo.
Durante el año inmediatamente siguiente a aquel en que se constate el incumplimiento del respectivo estándar de eficiencia energética, y en caso que quien hubiere sido sancionado supere su meta anual de eficiencia energética, se podrá descontar de la multa del año anterior el monto resultante de multiplicar cada décima de kilómetro por litro de gasolina equivalente por sobre el estándar de eficiencia energética definido para ese año, multiplicado en la forma indicada en el inciso anterior. En caso de no descontarse total o parcialmente la multa del año anterior, se procederá al cobro de la parte de ésta que corresponda.

Ver: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=6857&idVersion=2021-02-13&idParte=8628648>

		1. Intercálanse, en el artículo 3º, entre la palabra "solar" y la coma que le sucede, la expresión ", hidrógeno y combustibles a partir de hidrógeno"; y, entre las palabras "fuentes energéticas" y el punto y aparte, la expresión "y vectores energéticos". 2. Agréganse, en la letra h) del artículo 4º, los siguientes párrafos tercero a décimo, nuevos, pasando el actual párrafo tercero a ser párrafo final: (...). En todo caso, para determinar el nivel de cumplimiento del estándar de eficiencia energética, se podrá contar hasta tres veces el rendimiento de cada vehículo eléctrico o híbrido con recarga eléctrica exterior, así como también otros calificados como cero emisiones por resolución fundada del Ministerio de Energía. (...).
	Ley 21505. Promueve el almacenamiento de energía eléctrica y la electromovilidad²⁰	4. En el artículo 149º: a) En el inciso segundo: i. Agrégase a continuación de la frase "que posean medios de generación" lo siguiente: ", sistemas de almacenamiento u otras instalaciones que inyecten energía,". ii. Sustitúyese la palabra "operados" por "operadas". b) Agrégase en el inciso cuarto, luego de la frase "que poseen medios de generación" la frase ", sistemas de almacenamiento u otras instalaciones con capacidad de inyectar energía al sistema eléctrico, según corresponda,". c) En el inciso quinto: i. Intercálase, entre las frases "Todo propietario de medios de generación" y "sincronizados al sistema eléctrico", la frase "o sistemas de almacenamiento, según corresponda,".

²⁰ Chile. Ley 21505. Promueve el almacenamiento de energía eléctrica y la electromovilidad.
Ver: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1184572>

		ii. Intercálase entre las frases "los medios de generación" y "señalados se conecten directamente a instalaciones del sistema nacional", la expresión "o sistemas de almacenamiento". iii. Intercálase, entre las frases "energía inyectada por medios de generación" y "cuyos excedentes de potencia suministrables al sistema eléctrico", la expresión "o sistemas de almacenamiento". 5. En el artículo 149° bis: a) En el inciso primero: i. Agrégase a continuación de la frase "equipamiento de generación de energía eléctrica por medios renovables no convencionales" la expresión ", de sistemas de almacenamiento, incluyendo aquellos sistemas de almacenamiento que forman parte de un vehículo eléctrico". (...). DISPOSICIONES TRANSITORIAS (...). Artículo segundo.- Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo final del literal a) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063, de 1979, sobre rentas municipales, cuyo texto refundido y sistematizado fue fijado por el decreto N° 2.385, de 1996²¹, del Ministerio del Interior, los vehículos eléctricos e híbridos con recarga eléctrica exterior, así como también otros calificados como cero emisiones por resolución exenta del Ministerio de Energía, cuyo año de
--	--	---

²¹ Decreto N° 2.385, de 1996. Fija texto refundido y sistematizado del Decreto Ley Núm. 3063, de 1979, sobre rentas municipales

Artículo 12. Los vehículos que transitan por las calles, caminos y vías públicas en general, estarán gravados con un impuesto anual por permiso de circulación, a beneficio exclusivo de la municipalidad respectiva, conforme a las siguientes tasas:

párrafo final del literal a)

(...).

En los casos en que un vehículo motorizado no estuviese indicado en la nómina, se considerará que su precio corriente en plaza vigente es aquel establecido en dicha lista para el vehículo que reúna similares características, tales como marca, modelo, año de fabricación, capacidad de carga o de pasajeros u otras.

Ver: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=18967>

		fabricación corresponda al de la publicación de la ley, a los posteriores o al año anterior a ella, estarán exentos del pago del impuesto anual por permiso de circulación dentro del plazo de dos años contados desde el 1 de febrero posterior a la publicación de la presente ley. Una vez cumplido el referido plazo de dos años, durante los seis años siguientes, los vehículos eléctricos e híbridos con recarga eléctrica exterior, así como también otros calificados como cero emisiones por resolución exenta del Ministerio de Energía, cuyo año de fabricación corresponda al de la publicación de la ley, a los posteriores o al año anterior a ella, pagarán un porcentaje del impuesto anual por permiso de circulación de la siguiente forma: (i) durante el tercer y cuarto año, pagarán un 25% del impuesto anual por permiso de circulación; (ii) durante el quinto y sexto año, pagarán el 50% del impuesto anual por permiso de circulación; y (iii) durante el séptimo y octavo año, pagarán el 75% del impuesto anual por permiso de circulación. (...).
	Decreto 145. Establece requisitos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos eléctricos e híbridos que indica.²²	Artículo 1: Para los fines del presente decreto, las definiciones que a continuación se señalan tendrán el significado que en cada caso se indica: a. Vehículo Eléctrico: es aquel vehículo motorizado liviano o mediano, con un motor eléctrico como único medio de propulsión. b. Vehículo Híbrido: es aquel vehículo motorizado liviano o mediano, impulsado por un grupo de motores, como mínimo un motor eléctrico o un motor-generator eléctrico y un motor de combustión interna. c. Vehículo Híbrido Recargable: es aquel vehículo motorizado liviano o mediano, impulsado por un grupo de motores, como mínimo un motor eléctrico o un motor-generator eléctrico y un motor de combustión interna, y que permite cargar de energía eléctrica desde una fuente externa. d. Vehículo Eléctrico de Rango Extendido: es aquel vehículo motorizado liviano o mediano, impulsado exclusivamente por energía eléctrica, que cuenta con un motor de combustión interna para proveer energía eléctrica al sistema de almacenamiento. e. Vehículo Celda de Combustible: es aquel vehículo eléctrico liviano o mediano, con una pila de combustible y una máquina eléctrica como convertidores de la energía de propulsión.

²² Chile. Decreto 145. Establece requisitos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos eléctricos e híbridos que indica.
Ver: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1125120&idVersion=2024-06-08&idParte=9964575>

		f. Seguridad Eléctrica: todos los sistemas, dispositivos y/o componentes que protegen a los ocupantes de un vehículo de descargas eléctricas y el derrame de electrolitos. g. Tensión de Funcionamiento: el valor eficaz más alto de la tensión de un circuito eléctrico, especificado por el fabricante, que puede producirse entre dos elementos conductivos cualesquiera en condiciones de circuito abierto o en condiciones normales de funcionamiento. Si el circuito eléctrico está dividido por aislamiento galvánico, la tensión de funcionamiento se define respectivamente por cada circuito dividido. h. Alta Tensión: la clasificación de un componente o circuito eléctrico, si su tensión de funcionamiento es mayor a 60 V y menor o igual a 1500 V corriente continua o mayor a 30 V y menor o igual a 1000 V corriente alterna en valor eficaz (rms). i. Sistema de Acumulación de Energía Recargable: el sistema de acumulación de energía recargable que suministra energía eléctrica para propulsar el vehículo. j. Sistema de Acoplamiento de Carga: el circuito eléctrico utilizado para cargar el sistema de acumulación de energía desde una fuente de suministro de energía eléctrica exterior, incluida la toma, del vehículo eléctrico o vehículo híbrido recargable. k. Protección contra Descargas Eléctricas: son todos aquellos sistemas, dispositivos y elementos para proteger del contacto directo e indirecto de parte o partes conductoras a través de las cuales está previsto que pase corriente eléctrica en condiciones normales de funcionamiento. l. Señalética de Seguridad: son todos aquellos elementos que previenen a los usuarios de zonas del vehículo energizadas con corriente eléctrica de alta tensión. m. Sistema Acústico de Alerta de Vehículo: un sistema para los vehículos definidos en las letras a, b, c, d y e anteriores, que suministra una señal acústica que alerta a los peatones y otros usuarios de la vía pública de la presencia del mismo cuando el vehículo circula a velocidades de 20 km/h o menores. n. CFR 49 - 571: Regulaciones del Código Federal para la Homologación de Seguridad Vehicular, de los Estados Unidos de América. ñ. S.R.R.V.: Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la Certificación de Japón. o. K.M.V.S.S.: Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados de Corea.
--	--	--

		p. GB o GB/T: Estándar Nacional de la República Popular China." q. Cable de carga de viaje: Dispositivo para suministrar energía eléctrica a vehículos eléctricos en corriente alterna, desde los puntos de carga simple o tomas de corriente eléctrica domiciliarias." r. Adaptador de cable de carga: Dispositivo que permite conectar el cable de carga del vehículo a la infraestructura de recarga pública. Artículo 4: Los vehículos definidos en el artículo 1 y cuya primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación se solicite a contar de la vigencia del presente decreto, sólo podrán circular por el territorio nacional si son mecánicamente aptos para cumplir con alguna de las normas y requisitos establecidos en los artículos 2 y 3 del presente decreto, excepto el requisito del numeral 5 del artículo 2 precedente, el cual regirá a partir del 1 de julio de 2022. Los mismos vehículos, en cuanto a sus revisiones técnicas, se someterán a las normas generales.
	Resolución 1555 Exenta. Prohíbe la circulación de vehículos motorizados en las condiciones que indica.²³	Resuelvo: (...). 2.- La prohibición señalada en el resuelto anterior no regirá respecto de los siguientes vehículos: (...). n) Vehículos con motor eléctrico puro o híbridos.
Colombia	Ley 1964 de 2019 (julio 11). por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos	Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero. Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

²³ Chile. Resolución 1555 Exenta. Prohíbe la circulación de vehículos motorizados en las condiciones que indica.
Ver: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1144750>

	en Colombia y se dictan otras disposiciones. ²⁴	Movilidad Sostenible. Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development. Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica. Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios. Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios. Zona de Parquímetro: Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital o municipal. Vehículo de cero emisiones: Vehículo automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero. Artículo 3°. Impuesto sobre Vehículos Automotores. Adiciónese el parágrafo 5° al artículo 145 de la Ley 488 de 1998²⁵ el cual quedará así:
--	--	---

²⁴ Colombia. Ley 1964 de 2019 (julio 11). por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Ver: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636>

²⁵ Colombia. Ley 488 de 1998. Por la cual se expiden normas en materia Tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales.

Artículo 145. Tarifas. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:

1. Vehículos particulares:

a) Hasta \$ 20.000.000 1,5%
b) Más de \$ 20.000.000 y hasta \$ 45.000.000 2,5%
c) Más de \$ 45.000.000 3,5%

		Parágrafo 5°. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo. Artículo 5°. Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias. Artículo 6°. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad. Artículo 7°. Parqueaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000²⁶, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos. (...).
--	--	--

Ver el Decreto Nacional 4839 de 2010.

2. Motos de más de 125 c.c. 1.5%

PARÁGRAFO 1°.- Los valores a que se hace referencia en el presente artículo, serán reajustados anualmente por el Gobierno Nacional. Ver, Ver el Decreto Nacional 4909 de 2011, Ver Decreto Nacional 2580 de 2012

PARÁGRAFO 2°.- Cuando el vehículo automotor entre en circulación por primera vez, el impuesto se liquidará en proporción al número de meses que reste del respectivo año gravable. La fracción de mes se tomará como un mes completo. El pago del impuesto sobre vehículos automotores constituye requisito para la inscripción inicial en el registro terrestre automotor.

PARÁGRAFO 3°.- Todas las motos independientemente de su cilindraje, deberán adquirir el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la imposición de las sanciones establecidas para los vehículos que no porten la calcomanía a que se refiere la presente ley. Las compañías aseguradoras tendrán la obligación de otorgar las pólizas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito

PARÁGRAFO 4°.- Los municipios que han establecido con base en normas anteriores a la sanción de esta ley el impuesto de circulación y tránsito o rodamiento a los vehículos de servicio público podrán mantenerlo vigente.

Ver: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=187>

²⁶ Colombia. Ley 617 de 2000. "Por la cual se reforma parcialmente la Ley 136 de 1994, el Decreto Extraordinario 1222 de 1986, se adiciona la ley orgánica de presupuesto, el Decreto 1421 de 1993, se dictan otras normas tendientes a fortalecer la descentralización, y se dictan normas para la racionalización del gasto público nacional".

Artículo 1.

Primera categoría. Todos aquellos departamentos con población comprendida entre setecientos mil uno (700.001) habitantes y dos millones (2.000.000) de habitantes, cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales igualen o superen ciento setenta mil uno (170.001) salarios mínimos legales mensuales y hasta seiscientos mil (600.000) salarios mínimos legales mensuales.

Segunda categoría. Todos aquellos departamentos con población comprendida entre trescientos noventa mil uno (390.001) y setecientos mil (700.000) habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales sean iguales o superiores a ciento veintidós mil uno (122.001) y hasta de ciento setenta mil (170.000) salarios mínimos legales mensuales.

Ver: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=3771>

		Artículo 8°. Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. Dentro de los seis (6) años a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional en su conjunto, los municipios de categoría 1 y Especial exceptuando: los de Tumaco y Buenaventura y los prestadores del servicio público de transporte deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno nacional y la infraestructura con que cuenten. Artículo 9°. Estaciones de carga rápida. Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los municipios de categoría especial, excluyendo de estos a Buenaventura y Tumaco, podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público-privadas. Para el cumplimiento de la meta establecida en este artículo, se tendrán en cuenta las estaciones operadas por privados pero puestas al servicio del público en general. (...) Parágrafo 3°. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma: A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos.
--	--	--

	LEY 1819 DE 2016. (Diciembre 29). “Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones.”²⁷	ARTÍCULO 468-1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%): (...). 85.01: Motores y generadores eléctricos para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables, motocicletas eléctricas y bicicletas eléctricas. 85.07: Acumuladores eléctricos, incluidos sus separadores, aunque sean cuadrados o rectangulares para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables, motocicletas eléctricas y bicicletas eléctricas. 85.04: Cargadores de baterías de vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables, motocicletas eléctricas y bicicletas eléctricas incluso aquéllos que vienen incluidos en los vehículos, los de carga rápida (electrolineras) y los de recarga domiciliaria. 85.04: Inversores de carga eléctrica para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables. 87.02: Vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor. 87.03: Vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto la partida 87.02), incluidos los vehículos de tipo familia I ("break" o station wagon) y los de carreras. 87.04: Vehículos automóviles eléctricos, híbridos e híbridos enchufables para el transporte de mercancías. 87.05: Vehículos automóviles eléctricos, híbridos e híbridos enchufables para usos especiales excepto los concebidos principalmente para el transporte de personas o mercancías. 87.06: Chasis de vehículos automotores eléctricos de las partidas 87.02 y 87.03, únicamente para los de transporte público.
--	--	--

²⁷ Colombia. LEY 1819 DE 2016. (Diciembre 29). “Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones.”.

Ver: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=79140>

		87.07: Carrocerías de vehículos automotores eléctricos de las partidas 87.02 y 87.03, incluidas las cabinas, únicamente para los de transporte público. (...). 90.31: Unidades de control para motores eléctricos de uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables. 90.32: Unidades de control de las baterías y del sistema de enfriamiento de las baterías para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables.
	Decreto 1116 de 2017 (junio 29), por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecen disposiciones para la importación de vehículos eléctricos, vehículos híbridos y sistemas de carga.²⁸	Artículo 2°. Establecer un gravamen arancelario del 5% para la importación anual de vehículos híbridos clasificados por las subpartidas arancelarias 8702.20.10.00; 8702.30.10.00; 8703.40.10.00; 8703.40.90.00; 8703.50.10.00; 8703.50.90.00; 8703.60.10.00; 8703.60.90.00; 8703.70.10.00; 8703.70.90.00; 8704.90.11.00; 8704.90.21.00; 8704.90.31.00 y 8704.90.41.00, hasta el 2027, de la siguiente manera: – 1.500 unidades para los años 2017, 2018 y 2019 – 2.300 unidades para los años 2020, 2021 y 2022 – 3.000 unidades para los años 2023, 2024, 2025, 2026 y 2027. Artículo 4°. Crear un desdoblamiento en la subpartida 8504.40.90.00 la cual quedará con el código, descripción y gravamen que se indica a continuación: Parágrafo. La importación de los cargadores clasificado en la subpartida 8504.40.90.10 tendrá un gravamen arancelario del 0% hasta el año 2027. Artículo 5°. Los gravámenes arancelarios establecidos en los artículos 1° y 2° para la importación de vehículos eléctricos y vehículos híbridos del presente decreto estarán vigentes hasta el año 2027. Vencido este término se restablecerá el arancel vigente en el Decreto número 2153 de 2016 o las normas que lo modifiquen, aclaren o sustituyan.

²⁸ Colombia. Decreto 1116 de 2017 (junio 29), por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecen disposiciones para la importación de vehículos eléctricos, vehículos híbridos y sistemas de carga.
Ver: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30032137>

Costa Rica	Ley 9518. Incentivos y promoción para el transporte eléctrico. ²⁹	ARTÍCULO 1-Objeto. La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general. Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte eléctrico, las competencias institucionales y su estímulo, por medio de exoneraciones, incentivos y políticas públicas, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y el artículo 50 de la Constitución Política. ARTÍCULO 2-Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá lo siguiente: a) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos. Los dispensadores para carga pueden ser del tipo estación, en poste, empotrado o parche, entre otros. Su funcionamiento se regirá por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en el reglamento de esta ley. b) Vehículo eléctrico: todo bien mueble impulsado con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión, nuevo, en su versión de automóviles, motocicletas, bicicletas, microbuses, buses, trenes y cualquier otro definido en el reglamento de esta ley. ARTÍCULO 8-Incentivos de esta ley Para promover el uso del transporte eléctrico, la presente ley establece los incentivos de carácter económico y de facilidades de uso en circulación, acceso al crédito y otros que determine el reglamento de esta ley. Para cada vehículo eléctrico se aplicarán las exoneraciones de la presente ley, por una única vez, a personas físicas o personas jurídicas que las soliciten. ARTÍCULO 12-Exoneración del equipo para el ensamblaje y la producción de vehículos eléctricos. Los equipos para ensamblaje y producción de vehículos eléctricos quedarán exonerados del pago total del impuesto de ventas, siempre y cuando el valor agregado nacional sea por lo menos de un veinte por ciento (20%). El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae) emitirá un reglamento, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, para definir los equipos sujetos a esta exoneración. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley.
------------	--	--

²⁹ Costa Rica. Ley 9518. Incentivos y promoción para el transporte eléctrico.

Ver: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=85810&nValor3=111104&strTipM=TC

		ARTÍCULO 13-Exoneración del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de cinco años desde el momento de su nacionalización o al momento de su producción, en caso de vehículos ensamblados o producidos localmente. La exoneración aplicará de la siguiente forma: cien por ciento (100%) de exoneración para el primer año, ochenta por ciento (80%) de exoneración para el segundo año, sesenta por ciento (60%) de exoneración para el tercer año, cuarenta por ciento (40%) de exoneración para el cuarto año y veinte por ciento (20%) de exoneración para el quinto año. ARTÍCULO 14-Restricción vehicular. Los vehículos eléctricos que porten el distintivo emitido por el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), de conformidad con esta ley, no estarán sujetos a la restricción vehicular de circulación en el área metropolitana, definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). ARTÍCULO 15-Exoneración del pago de parquímetros. Los concejos municipales podrán definir su política para la exoneración del pago de parquímetros para los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos serán dotados de un distintivo, emitido por el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), que les permita su identificación para la exoneración del servicio de parquímetros que se establezca mediante acuerdo municipal. ARTÍCULO 18-Compra del Estado para renovación de flota vehicular. Se autoriza a las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades para que promuevan la compra y la utilización de vehículos eléctricos que cumplan las especificaciones técnicas requeridas por la Administración Pública; dicha condición podrá comprobarse por medio de certificaciones ambientales y otro mecanismo válido establecido vía reglamento. Para ello, en la valoración de las licitaciones y compras directas concursables deberán dar un diez por ciento (10%) adicional a los oferentes que, en igualdad de condiciones, demuestren que los productos ofrecidos son eléctricos. En el caso de las compras directas deberán incorporarse criterios que promuevan el uso de vehículos eléctricos. ARTÍCULO 19-Inversión en infraestructura. La Administración Pública, las empresas públicas y las municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otros. ARTÍCULO 26-Servicio público de transporte eléctrico. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilización, el cual se ajustará a las posibilidades del país, acorde al Plan Nacional de Transporte Eléctrico. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendientes al desarrollo de este tipo de transporte.
--	--	---

		ARTÍCULO 31-Implementación de los centros de recarga. La construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga en el país le corresponde a las distribuidoras de electricidad. El Ministerio de Ambiente y Energía(Minae) tendrá la obligación de velar por la construcción y el funcionamiento de los centros de recarga, según lo define esta ley. De conformidad con los estándares internacionales, en carreteras nacionales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada ochenta kilómetros (80km), en caminos cantonales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada ciento veinte kilómetros (120km). Las distancias señaladas podrán ser ajustadas por el Ministerio de Ambiente y Energía, vía reglamento. Los centros de recarga deberán contar con una pizarra informativa sobre los puntos de recarga más cercanos o próximos, tiempos de recarga, estadísticas de consumo y demás información que defina el Minae, vía reglamento. CAPÍTULO VIII FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO ARTÍCULO 35-Banca de desarrollo. El financiamiento del transporte eléctrico formará parte de los proyectos de la banca de desarrollo; para esos efectos, el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) girará las directrices correspondientes. ARTÍCULO 36-Sistema Bancario Nacional. Se faculta al Sistema Bancario Nacional para que implemente las líneas de financiamiento del transporte eléctrico. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando estas no representen situaciones riesgosas para las entidades. ARTÍCULO 37-Inversión para obra pública. Los bancos del Sistema Bancario Nacional quedan autorizados para que utilicen fondos de inversión para el financiamiento de obra pública dirigida al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, según especifica el artículo 19 de la presente ley.
--	--	---

	Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico N° 41092-MINAE-H- MOPT³⁰	Artículo 1°-Del objeto. El presente decreto ejecutivo tiene por objeto reglamentar la organización administrativa y competencias institucionales vinculadas al estímulo del transporte eléctrico, por medio de incentivos económicos y no económicos definidos en la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018³¹. Artículo 3°-Incentivos a los vehículos eléctricos. La Ley N° 9518 establece incentivos económicos a los vehículos eléctricos, entendidos estos como aquellos que implican la exoneración de impuestos. Asimismo, se establecen otro tipo de incentivos no económicos. El presente Reglamento hace referencia a ambos tipos. Artículo 4°-Incentivos económicos a los vehículos eléctricos. 1. La Ley N° 9518 establece los siguientes incentivos económicos: a) Los vehículos eléctricos, como tales (condición objetiva), están exonerados del impuesto general sobre las ventas (Ley N° 6826)³², en la proporción que más adelante se indica en el artículo 5° de este Reglamento. b) Los vehículos eléctricos, como tales (condición objetiva), están exonerados del impuesto selectivo de consumo (Ley N° 4961³³), en la proporción que más adelante se indica en el artículo 5° de este Reglamento. c) Los vehículos eléctricos como tales (condición objetiva), están exonerados del impuesto sobre el valor aduanero (Ley N° 6879 modificada por la Ley N° 6946), en la proporción que más adelante se indica en el artículo 5° de este Reglamento. d) Los vehículos eléctricos, como tales (condición objetiva), están exentos del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de cinco años, bajo la gradualidad que se indica en el artículo 6° de este Reglamento.
--	--	---

³⁰ Costa Rica. Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico N° 41092-MINAE-H-MOPT.

Ver: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=86581

³¹ Costa Rica. Ley 9518. Incentivos y promoción para el transporte eléctrico.

Ver: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=85810&nValor3=111104&strTipM=TC

³² Costa Rica. Ley 6826. Ley de Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Ver: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=32526&nValor3=92185&strTipM=TC

³³ Costa Rica. Ley 4961. Reforma Tributaria y Ley de Consolidación de Impuestos Selectivos de Consumo

Ver: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=18507&nValor3=19746&strTipM=TC

		2. Los incisos a), b) y c) del presente artículo aplicarán para los vehículos eléctricos nuevos que se importen a partir de la entrada en vigor de la Ley N° 9518, durante un plazo de cinco años que vence el 6 de febrero de 2023. 3. El inciso d) del presente artículo aplicará para los vehículos eléctricos nuevos que se importen a partir de la entrada en vigor de la Ley N° 9518, así como también para los vehículos eléctricos que se hayan importado previamente a la vigencia de la ley antes mencionada, pero en el porcentaje de exoneración que corresponda según lo mencionado en el artículo 6° de este Reglamento.
	Decreto Ejecutivo 33096. Incentiva el uso de vehículos híbrido-eléctricos como parte del uso de tecnologías limpias³⁴	Artículo 2°-Se establece la tarifa de 0 por ciento (0%) en el Impuesto Selectivo de Consumo, para los vehículos nuevos movidos por energía eléctrica, los impulsados por celdas de combustible (de hidrógeno) o por aire comprimido, de las partidas arancelarias 8702, 8703, 8704 y 8711. El importador de este tipo de vehículos para hacerse acreedor a este beneficio deberá presentar ante la Administración Aduanera una constancia emitida por el MINAE de que el vehículo reúne las características para ser clasificado en el presente artículo. Artículo 4°-Los vehículos híbrido-eléctricos nuevos de las partidas arancelarias 8703 y 8704, podrán contar con una reducción de la tarifa de veinte puntos porcentuales en el Impuesto Selectivo de Consumo, siempre que el importador presente ante la Administración Aduanera una constancia emitida por el MINAE de que los mismos cumplen con las características establecidas en el artículo 7 de este decreto.
Ecuador	Ley Orgánica de eficiencia energética³⁵	Artículo 14.- Eficiencia energética en el transporte.- El transporte público, de carga pesada y de uso logístico por medios eléctricos se priorizará como medida de eficiencia energética en la planificación pública. Los proyectos se podrán ejecutar como iniciativas públicas o de asociaciones público privadas. El Ministerio rector de la política de transporte, y con aprobación del CNEE, establecerá de forma progresiva los límites en niveles de consumo y emisiones que deberán cumplir los vehículos automotores nuevos, de cualquier tipo, que se comercialicen en el país. Esta política será definida como parte del PLANEE. Una política especial se desarrollará para el transporte terrestre y marítimo de las islas Galápagos.

³⁴ Costa Rica. Decreto Ejecutivo 33096. Incentiva el uso de vehículos híbrido-eléctricos como parte del uso de tecnologías limpias N° 33096.

Ver: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=57187&nValor3=94484¶m2=1&strTipM=TC&Resultado=2&strSim=simp

³⁵ Ecuador. Ley Orgánica de eficiencia energética.

Ver: https://www.recursosyenergia.gob.ec/wp-content/uploads/2022/12/20190319-S_R_O_449_19_MARZO_LEY-ORGANICA-DE-EFICIENCIA-ENERGETICA.pdf

		Para la comercialización de cualquier tipo de vehículo nuevo, éste contará y exhibirá con claridad la etiqueta de eficiencia energética que informe al consumidor sobre el cumplimiento de los límites y condiciones de eficiencia energética. El Gobierno Nacional a través de los ministerios competentes, crearán un plan de chatarrización para los vehículos de trabajo de personas naturales y del transporte público que salgan de servicio y que se reemplacen por vehículos de medio motriz eléctrico. Los GAD podrán en el ámbito de sus competencias establecer planes de chatarrización. A partir del año 2025 todos los vehículos que se incorporen al servicio de transporte público urbano e interparroquial, en el Ecuador continental, deberán ser únicamente de medio motriz eléctrico. En el caso de la región Insular, esta medida será evaluada por el CNEE. El rector de las políticas públicas de hidrocarburos incorporará dentro de su planificación y como anexo al PLANEE las políticas y acciones necesarias para garantizar la calidad de los combustibles necesaria para que se cumpla con la mejora progresiva de la eficiencia, niveles de consumo y emisiones en vehículos automotores. Además, incluirá también, las políticas necesarias para el fomento de la producción y consumo de biocombustibles a nivel nacional, así como las políticas, mecanismos e infraestructura necesaria para promover la movilidad eléctrica.
	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial³⁶	Sección III DE LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS DE CERO EMISIONES (Sección agregada por el Art. 44 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Art. 214.a.- Interés Público.- (Agregado por el Art. 144 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Se declara de interés público la movilidad eléctrica y sostenible; el uso de energías renovables como insumo indispensable para el fortalecimiento de la transportación y la movilidad: y, la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional. Art. 214.b.- Incentivos a la movilidad eléctrica y cero emisiones.- (Agregado por el Art. 144 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- El Gobierno Central, así como los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el transporte terrestre: ciento por ciento eléctrico y de cero emisiones.

³⁶ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Ver: <https://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/3371/1/Ley%20Org%c3%a1nica%20de%20Transporte%20%20%2810-08-2021%29.pdf>

		Art. 214.c- Restricción de circulación vehicular.- (Agregado por el Art. 144 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local o nacional disponga, excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad o emergencia. Art. 214.d- Gratuidad en zonas tarifadas administradas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.- (Agregado por el Art. 144 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifados dentro de la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Art. 214.e- Parqueaderos preferenciales.- (Agregado por el Art. 144 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo dentro del territorio de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que tienen a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, destinarán un porcentaje mínimo del 2% del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos, sin afectar los espacios destinados a los vehículos de propiedad de personas con discapacidad Art. 214.f- Distintivo para incentivos.- (Agregado por el Art. 144 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Para hacer efectivos los incentivos contenidos en la presente Sección, la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán en la especie de matrícula vehicular el detalle específico que permita identificar como tales a los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones. DISPOSICIONES GENERALES (...). Trigésima Novena.- (Agregada por el Art. 169 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Dentro del término de ciento ochenta (180) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través de los ministerios competentes, así como los Gobiernos Autónomos Descentralizados desarrollarán las políticas y normas, para la promoción e impulso de la movilidad eléctrica o cero emisiones, mediante incentivos de tipo económico, tributario o arancelario. Quincuagésima Segunda.- (Agregada por el Art. 166 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- A los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en sus respectivas circunscripciones territoriales, les corresponde planificar, aprobar proyectos, regular y controlar la instalación, operación y funcionamiento de puntos de recarga autosustentables para vehículos eléctricos. En el caso de la provincia insular, esta atribución la ejercerá el Consejo de Gobierno conforme al Régimen Especial de la Provincia de Galápagos.
--	--	--

		Las instituciones del Estado articularán las medidas necesarias a fin de viabilizar este servicio.
	Resolución 016-2019³⁷	La presente Resolución ofrece una exoneración del impuesto de importación para vehículos eléctricos con un valor menor a US\$40.000, así como centros de carga y baterías.
El Salvador	Decreto 738. Ley de fomento e incentivos para la importación y uso de medios de transporte eléctricos e híbridos³⁸	Art. 1.- La presente ley tiene por objeto promover el uso de vehículos eléctricos e híbridos y la implementación de la infraestructura de estaciones de recarga de estos; fortaleciendo las políticas públicas para incentivar el uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la protección del medio ambiente a través de la reducción de emisiones de dióxido de carbono y también tiene por objeto: a) Proteger y mejorar la calidad del medio ambiente y la salud de las personas, a través de otros contaminantes generados por los vehículos automotores. b) Fomentar el uso de los diferentes tipos de medios de transporte eléctrico e híbridos tanto en el sector privado como en el sector público. c) Establecer incentivos fiscales y económicos para promover la importación y adquisición de medios de transporte eléctrico e híbridos en el país y su correspondiente infraestructura de recarga. Art. 7.- Los beneficios económicos y fiscales establecidos en la presente ley serán aplicables a los vehículos automotores regulados en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en la Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera, en su modalidad de Eléctricos e Híbridos. También serán aplicables a bicicletas y demás velocípedos propulsados únicamente con motor eléctrico, así como las estaciones de recarga para vehículos eléctricos e híbridos en corriente alterna y corriente continua. Art. 8.- Se establece un derecho arancelario a la importación del 0% para los vehículos y estaciones de recarga a que se refiere la presente Ley

³⁷ Ecuador. Resolución 016-2019.

Ver: <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/RESOLUCIO%CC%81N-COMEX-016-2019.pdf>

³⁸ El Salvador. Decreto 738. Ley de fomento e incentivos para la importación y uso de medios de transporte eléctricos e híbridos.

Ver: <https://www.jurisprudencia.gob.sv/DocumentosBodega/D/2/2020-2029/2021/05/E7020.PDF>

		(...). Art. 11.- Los vehículos eléctricos y vehículos híbridos eléctricos nuevos que deben Inscribirse en el Registro Público de Vehículos Automotores, estarán exentos en un cien por ciento del pago derechos anuales de refrenda de matrícula, estipulados en la Ley de Derechos Fiscales por la Circulación de Vehículos, por un plazo de dos años contados a partir del año de la expedición de la primera Tarjeta de Circulación. Art. 12- Los vehículos eléctricos y vehículos híbridos enchufables podrán parquear en los espacios designados como verdes dentro de los parqueos públicos, así como de supermercados, centros comerciales y demás parqueos privados, según las disposiciones del reglamento de la presente ley. Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad. Los vehículos de combustión que se estacionen en los espacios designados como verdes, serán sujetos a una multa de quince días del salario mínimo por día del sector comercio y servicios, conforme a los procedimientos establecidos en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento. Art. 14.- Los centros de recarga podrán instalarse en entornos privados o en entornos públicos. La construcción y puesta en marcha de los centros de recarga deberán cumplir con las normativas y estándares técnicos dictados por la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones. Los centros de recarga deberán facilitar la información sobre los puntos de recarga más cercanos o próximos, precios de recarga, tiempos de recarga, estadísticas de consumo y demás información necesaria. El reglamento de la presente ley establecerá el procedimiento y atribuciones necesarias para el intercambio de información entre los interesados en aplicar a los incentivos fiscales y las instituciones gubernamentales correspondientes. EXONERACIÓN DE IMPUESTOS Art.15.- Las personas naturales o jurídicas que a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, obtengan ingresos por la prestación de servicios de recarga eléctrica, en los centros de recarga. correspondientes, gozarán de exención total del pago del Impuesto sobre la Renta por un período de cinco años contados a partir de la fecha en que se generen dichos ingresos. Para gozar de los beneficios a que se refiere el inciso anterior, el beneficiario deberá:
--	--	--

		a) Contar con acuerdo emitido por el Ministerio de Hacienda, previa opinión favorable de SIGET. b) Llevar registros contables separados que permitan identificar plenamente dichas rentas, a efecto de no incorporarlas como rentas gravadas y además, que permita comprobar el inicio y fin del goce de los incentivos fiscales. DEL FINANCIAMIENTO DE LA BANCA NACIONAL Art. 29.- Las instituciones financieras públicas o privadas, del país, podrán implementar líneas de financiamiento para la compra de vehículos eléctricos e híbridos para el transporte público de pasajeros. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando éstas no representen situaciones riesgosas para las entidades financieras.
Guatemala	Decreto Número 40-2022. Ley de incentivos para movilidad eléctrica ³⁹	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto facilitar y promover la importación, compraventa y uso de vehículos eléctricos, vehículo híbrido, vehículos de hidrógeno y sistemas de transporte eléctrico en la República de Guatemala, con el fin de contribuir a la diversificación de la matriz energética y a la mitigación de emisión de gases de efecto invernadero. Artículo 3. Interés público, Se declara de interés público la promoción y uso de vehículos eléctricos, vehículos de hidrógeno y sistemas de transporte eléctrico, para promover la inversión en la infraestructura y producción de energía eléctrica. la eficiencia en el transporte público y privado, la diversificación de la matriz, energética, la descarbonización del parque vehicular, cumplir con los compromisos internacionales adquiridos por Guatemala para contribuir a la mitigación y adaptación al cambio climático, el mejoramiento de la economía familiar, nacional y beneficios a la salud en materia auditiva y calidad del aire. Artículo 7. Incentivos fiscales. Se entenderán como incentivos fiscales, los siguientes: a) Para la compraventa de vehículo eléctrico. motocicleta eléctrica o impulsado por hidrógeno para todo uso, importado, ensamblado o producido en Guatemala: transporte eléctrico, será exento del Impuesto Sobre la Renta (ISR) en un 100% y tendrá vigencia exclusiva a partir de la fecha de inicio de operaciones, por un periodo de diez (10) años y será aplicable a partir de la vigencia de la presente Ley.

³⁹ Guatemala. Decreto Número 40-2022. Ley de incentivos para movilidad eléctrica.

Ver: https://www.congreso.gob.gt/assets/uploads/info_legislativo/decretos/a3706-40-2022.pdf

	Acuerdo gubernativo número 295-2022. Reglamento de la Ley de incentivos para movilidad eléctrica⁴⁰	Artículo 3. Objeto. El presente Reglamento tiene por objeto normar los procedimientos necesarios para la aplicación de la Ley, relativos a la solicitud, análisis, validación, calificación y aprobación de los incentivos fiscales para motocicletas eléctricas, vehículos eléctricos, sistema de transporte eléctricos y los siguientes repuestos para vehículo eléctrico; motor y batería. Adicionalmente los incentivos para cargador para vehículos eléctricos, equipos y materiales para centros de carga en los periodos de preinversión y ejecución conforme la Ley y el presente Reglamento, por los entes competentes; así como la regulación de los procedimientos para la obtención de la licencia para la operación comercial de centros de carga de vehículos eléctrico y sistemas de transporte eléctrico. Asimismo, lo relacionado al registro de las personas individuales o jurídicas que pretendan ser reconocidas como proveedores del servicio de carga para vehículo eléctrico o proveedores del servicio de carga para sistema de transporte eléctrico en la República de Guatemala. Artículo 10. Aplicación de los incentivos fiscales. Para gozar de los incentivos a las que hace referencia el artículo 7 de la Ley literales a), b), c), d), e), g), h), e i), la SAT le aplicará la extensión correspondiente de materia directa a toda persona individual o jurídica, para lo cual no se requiere certificación o resolución de la Dirección.
México	Ley de la industria eléctrica⁴¹	Artículo 1 (...). Esta Ley tiene por finalidad promover el desarrollo sustentable de la industria eléctrica y garantizar su operación continua, eficiente y segura en beneficio de los usuarios, así como el cumplimiento de las obligaciones de servicio público y universal, de Energías Limpias y de reducción de emisiones contaminantes. Capítulo VI De los Pequeños Sistemas Eléctricos

⁴⁰ Guatemala. Acuerdo gubernativo número 295-2022. Reglamento de la Ley de incentivos para movilidad eléctrica.
Ver: <https://mem.gob.gt/wp-content/uploads/2022/11/Acuerdo-Gubernativo-295-2022.pdf>

⁴¹ México. Ley de la industria eléctrica.
Ver: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIElec.pdf>

		Artículo 65.- Se considerarán pequeños sistemas eléctricos los que se utilicen para suministrar energía eléctrica al público en general y no se encuentren conectados de manera permanente a la Red Nacional de Transmisión. El área de control de Baja California y el sistema interconectado de Baja California Sur no se consideran pequeños sistemas eléctricos. Artículo 66.- La Secretaría podrá autorizar los términos y convenios bajo los cuales los integrantes de la industria eléctrica colaborarán dentro de los pequeños sistemas eléctricos, a fin de prestar el Suministro Eléctrico en condiciones de eficiencia, Calidad, Confiabilidad, Continuidad, seguridad y sustentabilidad. Cuando los pequeños sistemas eléctricos cuenten con la autorización a que se refiere este artículo, no les será aplicable la estricta separación legal y las reglas referidas en el artículo 8 del presente ordenamiento. Artículo 67.- Las Reglas del Mercado podrán establecer esquemas especiales para la operación de los pequeños sistemas eléctricos, así como para el área de control de Baja California y para el sistema interconectado de Baja California Sur. El Control Operativo de los anteriores es facultad del CENACE, quien podrá formar asociaciones o celebrar contratos con terceros para la realización de esta actividad, previa autorización de la Secretaría.
	Ley del impuesto sobre la renta ⁴²	Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes: (...). II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$175,000.00. Tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, sólo serán deducibles hasta por un monto de \$250,000.00. Lo dispuesto en esta fracción no será aplicable tratándose de contribuyentes cuya actividad consista en el otorgamiento del uso o goce temporal de automóviles, siempre y cuando los destinen exclusivamente a dicha actividad. CAPÍTULO XI DE LOS EQUIPOS DE ALIMENTACIÓN PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

⁴² México. Ley del impuesto sobre la renta.
Ver: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LISR.pdf>

		Artículo 204. Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes del impuesto sobre la renta, consistente en aplicar un crédito fiscal equivalente al 30% del monto de las inversiones que en el ejercicio fiscal de que se trate, realicen en equipos de alimentación para vehículos eléctricos, siempre que éstos se encuentren conectados y sujetos de manera fija en lugares públicos, contra el impuesto sobre la renta que tengan a su cargo en el ejercicio en el que se determine el crédito. El crédito fiscal no será acumulable para efectos del impuesto sobre la renta. Cuando dicho crédito sea mayor al impuesto sobre la renta que tengan a su cargo en el ejercicio fiscal en el que se aplique el estímulo, los contribuyentes podrán acreditar la diferencia que resulte contra el impuesto sobre la renta que tengan a su cargo en los diez ejercicios siguientes hasta agotarla. En el caso de que el contribuyente no aplique el crédito en el ejercicio en el que pudiera hacerlo, perderá el derecho a acreditarlo en los ejercicios posteriores y hasta por la cantidad en la que pudo haberlo efectuado.
	Ley federal del impuesto sobre automóviles nuevos⁴³	Artículo 8o.- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, en los siguientes casos: (...) IV. En la enajenación o importación definitiva de automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como de automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno. (...).
	ACUERDO Núm. A/108/2024 por el que la Comisión Reguladora de Energía expide las disposiciones administrativas de carácter general en	ACUERDO (...). Capítulo 2. Disposiciones Generales. 2.1 Objetivo

⁴³ México. Ley federal del impuesto sobre automóviles nuevos.
Ver: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFISAN.pdf>

	materia de electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una Red Eléctrica Inteligente.⁴⁴	Las presentes Disposiciones tienen el objetivo general de regular la conexión ordenada de infraestructura de carga para VE y VEHC, de manera segura al SEN y desarrollar una plataforma digital que permita conocer la evolución de la infraestructura de carga en México. Lo anterior, mediante los siguientes objetivos específicos: 1. Establecer los requisitos técnicos y administrativos generales que deben cumplir los Usuarios Finales que deseen conectar infraestructura de carga de VE y VEHC al SEN de forma ordenada y segura tanto para los usuarios de la infraestructura de carga como para mantener la continuidad y confiabilidad del suministro eléctrico que se provee a la población mediante el SEN. 2. Establecer la información mínima que deben proporcionar los Usuarios Finales (representantes/propietarios de Electrolineras, Estaciones de Carga gratuita y Electroterminales) y los Suministradores a efecto de integrar un sistema (Plataforma Electromovilidad) de información pública relevante sobre las características de la infraestructura de carga de VE y VEHC disponible al público como son tipo de conector, número de cargadores disponibles y precio ofertado por la carga del VE y VEHC. SEGUNDO. Se emite el presente Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía expide las Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de Electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de Vehículos Eléctricos y Vehículos Eléctricos Híbridos Conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una Red Eléctrica Inteligente, mismas que forman parte integrante del presente Acuerdo y se tienen por reproducidas como si a la letra se insertasen, como Anexo Único.
	NORMA Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012, Instalaciones Eléctricas (utilización)⁴⁵	ARTICULO 625 EQUIPOS PARA CARGA DE VEHICULOS ELECTRICOS 625-1. Alcance. Las disposiciones de este Artículo cubren los conductores y equipos eléctricos externos a un vehículo eléctrico y que sirven para conectar el vehículo a un suministro de electricidad por un medio conductivo o inductivo, y a la instalación de los equipos y dispositivos relacionados con la carga de vehículos eléctricos.

⁴⁴ México. ACUERDO Núm. A/108/2024 por el que la Comisión Reguladora de Energía expide las disposiciones administrativas de carácter general en materia de electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una Red Eléctrica Inteligente.

Ver: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5738646&fecha=10/09/2024#gsc.tab=0

⁴⁵ México. NORMA Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012, Instalaciones Eléctricas (utilización).

Ver: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/512096/NOM-001-SEDE-2012.pdf>

		NOTA: Para información adicional sobre vehículos industriales, véase el Apéndice B. 625-2. Definiciones Vehículo eléctrico: Vehículo del tipo automotor para uso en carretera, como automóviles de pasajeros, autobuses, camiones, vagonetas, vehículos eléctricos de vecindario, motocicletas eléctricas y similares, propulsados fundamentalmente por un motor eléctrico que toma corriente de una batería recargable, celda de combustible, arreglo fotovoltaico u otra fuente de corriente eléctrica. Se consideran vehículos eléctricos los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHVE). Para los propósitos de este Artículo, no se incluyen los vehículos eléctricos automotores que no transiten en las carreteras, como camiones industriales, grúas, cargadores frontales, transportes, carros de golf, equipo de soporte terrestre de aviones, lanchas y similares. Conector de vehículos eléctricos: Dispositivo que, conectado por inserción a un dispositivo de entrada en el vehículo eléctrico, establece una conexión eléctrica con el vehículo eléctrico con el propósito de transferencia de potencia eléctrica e intercambio de información. Este dispositivo es parte del acoplador para el vehículo eléctrico. NOTA: Para información adicional sobre sistemas interactivos, ver 625-26. Acoplador de vehículos eléctricos: Juego de dispositivos acoplados, de entrada en el vehículo eléctrico y el conector del vehículo eléctrico. Dispositivo de entrada del vehículo eléctrico: Dispositivo dentro del cual se inserta el conector para transferencia de potencia eléctrica e intercambio de información. Este dispositivo es parte del acoplador para el vehículo eléctrico. Para el propósito de esta NOM, el dispositivo de entrada es considerado como parte del vehículo eléctrico y no como parte del equipo de alimentación para el vehículo eléctrico. NOTA: Para información adicional sobre sistemas interactivos, ver 625-26. Batería no ventilada para vehículos eléctricos: Batería herméticamente sellada compuesta de una o más celdas electroquímicas recargables, que no tiene provisiones para la liberación de presión excesiva de gas, o para la adición de agua o electrolito, o para la medición externa de la gravedad específica del electrolito. Equipo de alimentación para vehículos eléctricos: Conjunto de conductores, incluidos los puestos a tierra, los no puestos a tierra y los de puesta a tierra de equipos, además de conectores para vehículo eléctrico, clavijas y otros accesorios, dispositivos, contactos de fuerza o aparatos instalados específicamente para transferir energía entre las instalaciones eléctricas de utilización y los vehículos eléctricos.
--	--	---

		NOTA: Para información adicional sobre sistemas interactivos, ver 625-26. Sistema de protección personal: Sistema de dispositivos de protección personal y características de construcción, que aplicadas en forma conjunta proporcionan protección contra choque eléctrico al personal. Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV): Un tipo de vehículo eléctrico para uso en carretera, con la capacidad de almacenar y usar energía eléctrica externa en su sistema de almacenamiento de energía recargable y que tiene una segunda fuerza motriz. Sistema de almacenamiento de energía recargable: Cualquier fuente de poder que tiene la capacidad de ser cargada y descargada. NOTA: Baterías, capacitores y volantes electromecánicos son ejemplos de sistemas de almacenamiento de energía recargable 625-4. Tensión. Si no se especifican otras tensiones, los equipos de los que trata este Artículo se deben conectar a sistemas de corriente alterna de 120, 127, 120/240, 208Y/120, 220Y/127, 240, 480Y/277, 480, 600Y/347 ó 600 volts. 625-5. Aprobados o etiquetados. Todos los materiales, dispositivos, herrajes y equipos asociados deben estar aprobados o etiquetados.
Panamá	Ley N° 295 (De lunes 25 de abril de 2022). Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre⁴⁶	Artículo 1. Esta Ley establece un marco normativo para el desarrollo y operación de la movilidad eléctrica en la República de Panamá, promoviendo un proceso de transición energética en la República de Panamá, promoviendo un proceso de transición energética del transporte terrestre de combustión interna a transporte terrestre eléctrico con la implementación de medidas e incentivos en el sector público, privado y académico. Artículo 10. Los proyectos inmobiliarios residenciales y comerciales establecerán las condiciones y especificaciones para habilitar salidas de cableado eléctrico, con el fin de viabilizar la instalación de estaciones de carga de vehículos eléctricos. En el caso de nuevos proyectos, estos incluirán en sus planos de construcción estaciones de carga de vehículos eléctricos.

⁴⁶ Panamá. Ley N° 295. (De lunes 25 de abril de 2022). Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre.
Ver: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/29523_A/GacetaNo_29523a_20220425.pdf

		Las estaciones de carga de vehículos eléctricos y las salidas de cableado eléctrico deberán cumplir con lo preceptuado por el Reglamento de Instalaciones eléctricas de Panamá, establecido mediante la Resolución 059 de 1 de agosto de 2018⁴⁷ de la Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura, así como por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de la República de Panamá, la Autoridad Nacional de los Servicios Públicos y el Consejo Nacional de Metrología, en colaboración con el Centro Nacional de Metrología, y las demás disposiciones de seguridad correspondiente. En los artículos 12 al 18 de la presente Ley se señala las estaciones de carga de vehículos eléctricos. Artículo 20. Los municipios de la República de Panamá deberán gestionar la exoneración del pago de trámites de placa de circulación vehicular por un periodo de cinco años, a partir de la fecha de compra para vehículos eléctricos nuevos, y a partir de la fecha de promulgación de esta Ley para vehículos eléctricos adquiridos con anterioridad. Artículo 28-A. La tarifa del impuesto selectivo al consumo para los otros bienes gravados será así: 5. Vehículos automotores terrestres eléctricos en la partida arancelaria 87.03: 0% hasta el 31 de diciembre de 2030 y 5% a partir del 1 de enero del 2031, y para los vehículos automotores terrestres híbridos en la partida arancelaria 87.03: 10%.
	Decreto ejecutivo 51 de 15 de febrero de 2023. Que Reglamenta la Ley 295 de 25 de abril de 2022, que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre.⁴⁸	Capítulo 11 Movilidad Eléctrica Artículo 3. Para la ejecución del plan de reemplazo de su flota vehicular establecida en la Ley 295 de 2022, las instituciones del Gobierno Central, así como las entidades autónomas, semiautónomas y municipales, deberán realizar la compra de los vehículos eléctricos de conformidad con lo estipulado en el Texto Único de la Ley que regula la contratación pública, y sus normas reglamentarias. Adicionalmente, deberán elaborar un inventario de su flota vehicular institucional, a efectos de ejecutar un esquema de descarte y desmontaje de los vehículos de combustión interna, sobre la base de los procedimientos establecidos por la Contraloría General de la República y la Dirección de Bienes Patrimoniales del Ministerio de Economía y Finanzas; en el que se tenga en cuenta, para los futuros vehículos eléctricos, el manejo y descarte de sus componentes sensitivos.

⁴⁷ Panamá. Resolución 059 de 1 de agosto de 2018.

Ver: https://www.asep.gob.pa/wp-content/uploads/electricidad/reglamentaciones/normas_tecnicas/reglamento_instalaciones/res059.pdf

⁴⁸ Panamá. Decreto ejecutivo 51 de 15 de febrero de 2023. Que Reglamenta la Ley 295 de 25 de abril de 2022, que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre.

Ver: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/29723_B/GacetaNo_29723b_20230215.pdf

Paraguay	Ley 5183. Ley que modifica la Ley 4601/12 de incentivos a la importación de vehículos eléctricos. ⁴⁹	Artículo 1°.- Modificanse los artículos 1°, 2°, 3° y 4° de la Ley N° 4.601/12 “DE INCENTIVOS A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS”,⁵⁰ cuyos textos quedan redactados de la siguiente manera: “Art. 1°.- Queda exonerado del pago del Impuesto Aduanero a la Importación y del Impuesto al Valor Agregado (IVA), la importación para el mercado nacional de vehículos eléctricos y vehículos híbridos nuevos.” El presente beneficio tendrá una duración de diez años, contados a partir de la promulgación de la presente ley.” “Art. 2°.- Se entiende por vehículo eléctrico a los efectos de esta ley, todo vehículo de transporte terrestre de uso personal y/o colectivo, impulsado por un motor a corriente eléctrica, sea este nuevo. Se incluye en esta ley también a los motores híbridos que poseen como una de sus fuentes a la energía eléctrica.” “Art. 3°.- El Ministerio de Industria y Comercio, a través de sus organismos técnicos, establecerá los estándares de calidad de los vehículos que podrán ingresar en el territorio nacional, siendo la Dirección Nacional de Aduanas la institución encargada de velar por el cumplimiento de las características básicas. El Ministerio de Hacienda, a través de la Subsecretaría de Estado de Tributación y la Dirección Nacional de Aduanas, reglamentará las normas tributarias y los procedimientos respectivamente necesarios para la importación de vehículos eléctricos y la aplicación de las exoneraciones establecidas en esta ley.”
----------	---	--

⁴⁹ Paraguay. Ley 5183. Ley que modifica la Ley 4601/12 de incentivos a la importación de vehículos eléctricos.

Ver: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/2957/modifica-la-ley-n-460112-de-incentivos-a-la-importacion-de-vehiculos-electricos>

⁵⁰ Paraguay. Ley 4601/12 “De incentivos a la importación de vehículos eléctricos

Artículo 1°.- Queda exonerado del pago del Impuesto Aduanero a la Importación y del Impuesto al Valor Agregado (IVA), la importación para el mercado nacional de vehículos eléctricos.

Artículo 2°.- Se entiende por vehículo eléctrico a los efectos de esta Ley, todo vehículo de transporte terrestre de uso personal y/o colectivo, impulsado por un motor a corriente eléctrica, sean estos nuevos o usados. Se incluye en esta Ley también a los motores híbridos que poseen como una de sus fuentes a la energía eléctrica.

Artículo 3°.- Las autoridades aduaneras y tributarias competentes dictarán las normas reglamentarias, necesarias para la aplicación de las exoneraciones establecidas en esta Ley.

Artículo 4°.- El Estado implementará las medidas necesarias para el establecimiento gradual de puntos de recarga rápida con tarifas preferenciales en las principales ciudades del país.

Los propietarios de estaciones de servicios o las personas que tengan interés en hacerlo, podrán instalar bocas de expendio para carga rápida de vehículos eléctricos, debiendo las autoridades competentes otorgar facilidades administrativas para el efecto y reglamentar las condiciones de seguridad en las que se prestará el servicio de expendio o recarga.

Ver: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/2958/de-incentivos-a-la-importacion-de-vehiculos-electricos>

		“Art. 4°.- El Ministerio de Industria y Comercio, a través de sus organismos técnicos, implementará las medidas necesarias para el establecimiento gradual de puntos de recarga rápida con tarifas preferenciales en las principales ciudades del país. Los propietarios de estaciones de servicios o las personas que tengan interés en hacerlo, podrán instalar bocas de expendio para carga rápida de vehículos eléctricos, debiendo las autoridades competentes otorgar facilidades administrativas para el efecto y reglamentar las condiciones de seguridad en las que se prestará el servicio de expendio o recarga.”
	Ley 4601. Incentivos a la importación de vehículos eléctricos.⁵¹	Artículo 1°.- Queda exonerado del pago del Impuesto Aduanero a la Importación y del Impuesto al Valor Agregado (IVA), la importación para el mercado nacional de vehículos eléctricos. Artículo 2°.- Se entiende por vehículo eléctrico a los efectos de esta Ley, todo vehículo de transporte terrestre de uso personal y/o colectivo, impulsado por un motor a corriente eléctrica, sean estos nuevos o usados. Se incluye en esta Ley también a los motores híbridos que poseen como una de sus fuentes a la energía eléctrica.
	Ley 6925. Ley de incentivos y promoción del transporte eléctrico en el Paraguay.⁵²	Artículo 8°.- Fondo de promoción del Transporte Eléctrico. Para promover el uso del transporte eléctrico, la presente ley establece la creación del Fondo de Promoción del Transporte Eléctrico con el 10% (diez por ciento), de lo recaudado en el Impuesto Selectivo al Consumo a la nafta de 95 octanos o más, al turbo fuel, nafta de aviación y al gasoil premium (53 cetanos o más), cuya administración estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, para financiar el desarrollo del Plan Nacional de Transporte Eléctrico de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley. Artículo 9°.- Incentivos de la presente Ley. Para promover el uso del transporte eléctrico, la presente Ley establece los incentivos de carácter impositivo y económico para facilitar el uso del transporte eléctrico, sin perjuicio de otros incentivos que reglamentariamente se pueda establecer.

⁵¹ Paraguay. Ley 4601. Incentivos a la importación de vehículos eléctricos.

Ver: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/2958/de-incentivos-a-la-importacion-de-vehiculos-electricos>

⁵² Paraguay. Ley 6925. Ley de incentivos y promoción del transporte eléctrico en el Paraguay.

Ver: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/11279/ley-n-6925-de-incentivos-y-promocion-del-transporte-electrico-en-el-paraguay>

		Artículo 10.- Exoneración. Queda exonerado del pago del Impuesto Aduanero a la Importación, del Impuesto al Valor Agregado (IVA), la importación y comercialización para el mercado nacional de vehículos eléctricos definidos como tales en el Artículo 2°, inciso b) de la presente Ley. Igualmente quedan exonerados los equipamientos para centros de recarga definidos en el Artículo 2° inciso a) de esta Ley. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de 10 (diez) años, a partir de la publicación de la presente Ley. CAPÍTULO VI TRANSPORTE PÚBLICO. Artículo 25.- Servicio público de transporte eléctrico. Se establece, como prioridad nacional, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, barcos o flotas fluviales como cualquier otro medio público de movilización, en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el cual se ajustará a las posibilidades del país, acorde a la Política Energética del Paraguay y al Plan Nacional de Transporte Eléctrico. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendientes al desarrollo de este tipo de transporte. Artículo 26.- Elaboración del Plan Nacional de Transporte Eléctrico. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a través del Viceministerio de Transporte, en coordinación con el Viceministerio de Minas y Energía, el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible y en articulación con los gobiernos departamentales y municipales, realizará el Plan Nacional de Transporte Eléctrico. Artículo 32.- Implementación de los centros de recarga. El Ministerio de Industria y Comercio, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, tendrá la obligación de velar por la construcción y el funcionamiento de los centros de recarga, según lo define la presente Ley.
--	--	---

		De conformidad con los estándares internacionales, en carreteras nacionales deberá construirse y ponerse en funcionamiento por lo menos un centro de recarga cada 80 (ochenta) kilómetros. Los centros de recarga deberán contar con una pizarra informativa sobre los puntos de recarga mas cercanos o próximos, tiempos de recarga, estadísticas de consumo y de más información que se defina vía reglamento. CAPÍTULO VIII FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE ELECTRICO. Artículo 36.- Línea preferencial de financiación. La Agencia Financiera de Desarrollo y el Banco Nacional de Fomento, deberán prever líneas de crédito con interés preferencial para la compra de vehículos eléctricos, instalación de centros de recarga, con plazos de amortización de hasta 60 (sesenta) meses. Esta línea será financiada por el Fondo de Promoción del Transporte Eléctrico creado por la presente Ley. Artículo 37.- Sistema Bancario Nacional. Se faculta al Banco Central del Paraguay, para que establezca lineamientos para el financiamiento del transporte eléctrico por parte de la banca privada. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites, siempre y cuando estas no representen situaciones riesgosas para las entidades. Artículo 38.- Inversión para obra pública. Los bancos del Sistema Bancario Nacional quedan autorizados para que utilicen fondos de inversión para el financiamiento de obra pública dirigida al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico.
Uruguay	Ley 19670. Aprobación de rendición de cuentas y balance de ejecución	Artículo 349 Facúltase al Poder Ejecutivo a implementar en forma equitativa entre Montevideo y el resto de los departamentos un subsidio destinado a apoyar la transición inicial hacia tecnologías más eficientes y sostenibles en el transporte público colectivo de pasajeros a nivel nacional mediante la sustitución de hasta 4% (cuatro por ciento) de su flota de ómnibus con motor diésel por ómnibus motorización eléctrica o híbrida.

	presupuestal. Ejercicio 2017⁵³	El subsidio estará dirigido a los operadores de transporte público colectivo de pasajeros de todo el país que tengan interés en realizar la sustitución de un ómnibus diésel por un ómnibus con motorización eléctrica o híbrida, según los criterios que se definan en la reglamentación, y se ejecutará en el Inciso 24 "Diversos Créditos", unidad ejecutora 024 "Dirección General de Secretaría (MEF)". El subsidio no podrá ser superior a la brecha entre el costo de adquisición de un ómnibus con motorización eléctrica y el costo de adquisición de un ómnibus con motor diésel; no podrá ser superior a las 410.000 UI (cuatrocientas diez mil unidades indexadas) anuales por unidad ni podrá tener un plazo mayor de siete años. A los efectos del otorgamiento del subsidio previsto en el presente artículo, el Poder Ejecutivo actuará asesorado por una Comisión Técnica integrada por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Industria, Energía y Minería, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio de Ambiente. Dicho Comité Técnico interactuará con los reguladores del sistema de transporte público colectivo de pasajeros, así como con el Instituto Nacional de Cooperativismo. El Poder Ejecutivo dictará la reglamentación correspondiente.
	Decreto 225/022. Determinación de criterios técnicos de compatibilidad que permitan la conexión de los vehículos eléctricos y eléctricos híbridos enchufables a la red eléctrica en todo el territorio nacional.⁵⁴	Artículo 1 Los elementos de conexión a la red eléctrica para el sistema de alimentación de los vehículos eléctricos (SAVE) y eléctricos híbridos enchufables, cualquiera fuera su categoría, deberán cumplir con la norma UNIT - IEC 61851--2017 "Sistema conductivo de carga para vehículos eléctricos". Este artículo estará vigente hasta que la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua apruebe las normas sobre seguridad de los elementos de conexión referidos. Artículo 2 Los elementos de conexión de vehículos eléctricos y eléctricos híbridos enchufables, categorías L, M y N, deberán cumplir con lo establecido por la norma UNIT 1234 --2020 "Sistema conductivo de carga para vehículos eléctricos - Fichas, tomacorrientes, conectores del vehículo y conexiones de entrada del vehículo - Formatos normalizados".

⁵³ Uruguay. Ley 19670. Aprobación de rendición de cuentas y balance de ejecución presupuestal. Ejercicio 2017.

Ver: <https://www.imo.com.uy/bases/leyes/19670-2018>

⁵⁴ Uruguay. Decreto 225/022. Determinación de criterios técnicos de compatibilidad que permitan la conexión de los vehículos eléctricos y eléctricos híbridos enchufables a la red eléctrica en todo el territorio nacional. Ver: <https://www.imo.com.uy/bases/decretos/225-2022>

		Las categorías de vehículos señaladas serán las comprendidas en los términos, definiciones y clasificaciones del "Reglamento Técnico MERCOSUR sobre Clasificación de Vehículos Automotores y Remolques" aprobado por el Grupo Mercado Común por Resolución N° 60/19 el 3 de diciembre de 2019. Artículo 3 En cada punto de carga para vehículos eléctricos y eléctricos híbridos enchufables que se encuentren ubicados en lugares de uso público o de acceso público, se deberá contar con al menos un sistema de alimentación de vehículo (SAVE) con conector Tipo 2 en caso de que la carga sea en corriente alterna, y al menos un conector CCS2 en caso de que la carga sea en corriente continua, de acuerdo con lo establecido en los capítulos 5.2.2 y 5.2.3 de la norma UNIT 1234 -- 2020 "Sistema conductivo de carga para vehículos eléctricos - Fichas, tomacorrientes, conectores del vehículo y conexiones de entrada del vehículo - Formatos normalizados". Todos los SAVE que se instalen en un mismo punto de carga deberán ofrecer potencias de carga similares. Se entenderá por lugar de uso público o de acceso público: área o recinto de un predio en el que se permite el acceso del público con la finalidad de recargar un vehículo eléctrico o eléctrico híbrido enchufable.
	Decreto 246/012⁵⁵	El presente Decreto reduce el impuesto específico interno para vehículos híbridos y eléctricos
	Decreto 325/017. Modificación de la tasa global arancelaria para vehículos propulsados	Artículo 1 Modifícase la Tasa Global Arancelaria que tributa el ítem arancelario 8704.90.00 previsto en el Anexo II del Decreto N° 410/016 de 26 de diciembre de 2016⁵⁷, exclusivamente para vehículos "propulsados únicamente con motor eléctrico", que pasará a tributar una Tasa Global Arancelaria extra-zona e intra -zona de 0% (cero por ciento), por un plazo de 5 (cinco) años a contar desde la publicación del presente Decreto.

⁵⁵ Uruguay. Decreto 246/012.

Ver: <https://www.imo.com.uy/bases/decretos-originales/246-2012>

⁵⁷ Uruguay. Decreto N° 410/016 de 26 de diciembre de 2016. PROBACION DE LA NOMENCLATURA COMUN DEL MERCOSUR, AJUSTADA A LA VI ENMIENDA DEL SISTEMA ARMONIZADO, CON SU CORRESPONDIENTE ARANCEL EXTERNO COMUN Anexo II

Ver: <https://www.imo.com.uy/bases/decretos/410-2016>

	únicamente con motor eléctrico.⁵⁶ Decreto 165/019. Reglamentación del Art. 349 de la Ley 19670, relativo a la implementación del subsidio para el apoyo de las tecnologías más eficientes y sostenibles en el transporte público colectivo de pasajeros.⁵⁸	Artículo 1 (Alcance objetivo).- El subsidio al que refiere el artículo 349 de la Ley N° 19.670 de 15 de octubre de 2018⁵⁹ está destinado a apoyar la sustitución inicial de ómnibus con motor diésel por ómnibus 0 (cero) kilómetro con motorización eléctrica en el servicio regular de transporte público terrestre colectivo de pasajeros dentro del territorio nacional. Artículo 2 (Comisión Técnica).- Créase, para la implementación del subsidio, una Comisión Técnica que estará integrada por representantes del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Industria, Energía y Minería, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. (...). Artículo 6 (Otorgamiento del subsidio).- Luego que la Comisión Técnica, en el marco de sus competencias definidas por el artículo 3° de la presente reglamentación, efectúe la correspondiente y fundamentada recomendación al Poder Ejecutivo, éste, si resultare procedente, dictará la Resolución estableciendo el otorgamiento del subsidio al operador de que se trate.
--	---	---

⁵⁶ Uruguay. Decreto 325/017. Modificación de la tasa global arancelaria para vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico.

Ver: <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/325-2017>

⁵⁸ Uruguay. Decreto 165/019. Reglamentación del Art. 349 de la Ley 19670, relativo a la implementación del subsidio para el apoyo de las tecnologías más eficientes y sostenibles en el transporte público colectivo de pasajeros.

Ver: <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/165-2019>

⁵⁹ Uruguay. Ley 19670. Aprobación de rendición de cuentas y balance de ejecución presupuestal. Ejercicio 2017.

Artículo 349

El subsidio estará dirigido a los operadores de transporte público colectivo de pasajeros de todo el país que tengan interés en realizar la sustitución de un ómnibus diésel por un ómnibus con motorización eléctrica o híbrida, según los criterios que se definan en la reglamentación, y se ejecutará en el Inciso 24 "Diversos Créditos", unidad ejecutora 024 "Dirección General de Secretaría (MEF)". El subsidio no podrá ser superior a la brecha entre el costo de adquisición de un ómnibus con motorización eléctrica y el costo de adquisición de un ómnibus con motor diésel; no podrá ser superior las 410.000 UI (cuatrocientas diez mil unidades indexadas) anuales por unidad ni podrá tener un plazo mayor de siete años.

Ver: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/19670-2018>

		La Resolución del Poder Ejecutivo especificará las condiciones que dieron lugar al otorgamiento del subsidio, la finalidad y el monto del mismo y el plazo para la adquisición y puesta en operación del ómnibus con motorización eléctrica. Artículo 8 (Flota objetivo del subsidio).- El subsidio estará destinado a apoyar la sustitución de hasta un 4% (cuatro por ciento) de la flota total de ómnibus con motor diésel afectados al servicio regular de transporte público terrestre colectivo de pasajeros dentro del territorio nacional. A efectos de determinar el número de unidades de la flota a ser alcanzados por el subsidio, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en consulta con los demás reguladores, informará anualmente, en un plazo no mayor a 30 (treinta) días corridos de solicitado por la Comisión Técnica, el número total de unidades de ómnibus afectados a servicios de transporte público terrestre colectivo de pasajeros dentro del territorio nacional. El referido informe discriminará el número de unidades de flota afectada por Departamento en donde operan servicios departamentales y servicios interdepartamentales. CAPÍTULO III - DE LOS MONTOS Y PAGOS DEL SUBSIDIO Y LAS SANCIONES Artículo 12 (Definición del monto del subsidio).- El monto del subsidio será por la brecha entre el costo de adquisición de un ómnibus 0 (cero) kilómetro con motorización eléctrica y un ómnibus 0 (cero) kilómetro con motor diésel de similares dimensiones, con un tope máximo definido en el artículo 13 de la presente reglamentación. A los efectos de la determinación del monto del subsidio, la brecha será calculada como la diferencia entre el costo de adquisición de un ómnibus con motorización eléctrica y el costo de adquisición de un ómnibus con motor diésel de similares dimensiones, incluido el costo financiero de dicha diferencia. Para ello la Comisión Técnica considerará preliminarmente como costo de adquisición de un ómnibus con motorización eléctrica el valor CIF (Cost, Insurance and Freight) indicado en la factura proforma presentada por el operador al momento de postularse al subsidio, al que se agregará el Impuesto Específico Interno (IMESI) y la Tasa Consular, cuando así corresponda. Cuando se presenten en una misma convocatoria más de un ómnibus con motorización eléctrica del mismo fabricante y modelo con prestaciones similares, la Comisión Técnica podrá considerar, a su criterio, el menor de los valores CIF para la determinación de su costo de adquisición. El costo de adquisición de un ómnibus con motor diésel corresponderá al determinado a partir de las referencias de los valores CIF de las últimas operaciones de importación de ómnibus con motor diésel de los últimos 3 (tres) años, de similares dimensiones que el ómnibus con motorización
--	--	--

		eléctrica que el operador desea adquirir, o en su defecto las que estén disponibles, registradas en la Dirección Nacional de Aduanas, al que se agregará el IMESI y la Tasa Consular, cuando así corresponda. Para la determinación del costo financiero, la Comisión Técnica tomará como costo financiero máximo de referencia la tasa para un plazo de 7 (siete) años correspondiente a la Curva Uruguay en Unidades Indexadas (CUI) publicada en la Bolsa Electrónica de Valores SA (BEVSA) más una prima de riesgo de hasta 100 (cien) puntos básicos y asumirá flujo financiero de pagos constantes y tasa de interés constante. El costo financiero máximo de referencia será determinado por la Comisión Técnica en cada convocatoria pública dependiendo de las condiciones de mercado vigentes y será el mismo para el cálculo de todos los subsidios a ser otorgados a los operadores en dicha convocatoria. En caso de que la Comisión Técnica deba convertir monedas para el cálculo de subsidio, tomará la cotización promedio del mes inmediatamente anterior al de la apertura de la convocatoria pública para el otorgamiento del subsidio. El subsidio máximo otorgado por Resolución del Poder Ejecutivo se ajustará cuando el valor CIF efectivo de importación, registrado en la Dirección Nacional de Aduanas, del ómnibus con motorización eléctrica sea menor al indicado en la factura proforma presentada por el operador. Para dicho ajuste se tomarán las cotizaciones determinadas en la convocatoria que dio lugar al subsidio. Artículo 14 (Pago del subsidio).- El Poder Ejecutivo abonará el subsidio en forma directa al operador o a las instituciones financieras a las que el operador haya cedido su cobro para ser destinado a cancelar pasivos financieros por la adquisición del ómnibus con motorización eléctrica, contra la presentación al Poder Ejecutivo de los respectivos acuerdos de cesión celebrados con cada acreedor en los que se indique la forma de pago. El pago del subsidio comenzará a ejecutarse al mes siguiente en el que el regulador notifique a la Comisión Técnica, la cual comunicará al Poder Ejecutivo, que el ómnibus con motorización eléctrica se encuentra en operación. Artículo 18 (Financiamiento).- El subsidio se ejecutará en el Inciso 24 "Diversos Créditos", Unidad Ejecutora 024 "Dirección General de Secretaría (MEF)".
	Decreto 219/019. Incorporación al	Artículo 1

	anexo II del Decreto 410/016, la posición arancelaria que se determina.⁶⁰	Incorpórase al Anexo II del Decreto N° 410/016 de 26 de diciembre de 2016⁶¹, el ítem arancelario 8504.40.10 exclusivamente para "cargadores de vehículos automóviles eléctricos", que pasará a tributar una Tasa Global Arancelaria extra-zona e intra-zona de 0% (cero por ciento), por un plazo de 4 (cuatro) años a contar desde la publicación del presente Decreto. Artículo 2 Modifícase la Tasa Global Arancelaria que tributa el ítem arancelario 8507.60.00 previsto en el Anexo II del Decreto N° 410/016 de 26 de diciembre de 2016, exclusivamente para los "destinados a vehículos automotores", que pasará a tributar una Tasa Global Arancelaria extra-zona e intra-zona de 0% (cero por ciento), por un plazo de 4 (cuatro) años a contar desde la publicación del presente Decreto. Artículo 3 Modifícase la Tasa Global Arancelaria que tributa el ítem arancelario 8537.10.90 previsto en el Anexo II del Decreto N° 410/016 de 26 de diciembre de 2016, exclusivamente "para cargar vehículos automóviles eléctricos de las partidas 8702 a 8704", que pasará a tributar una Tasa Global Arancelaria extra-zona e intra-zona de 0% (cero por ciento), por un plazo de 4 (cuatro) años a contar desde la publicación del presente Decreto.
--	--	---

⁶⁰ Uruguay. Decreto 219/019. Incorporación al anexo II del Decreto 410/016, la posición arancelaria que se determina.

Ver: <https://www.impco.com.uy/bases/decretos/219-2019>

⁶¹ Uruguay. Decreto N° 410/016 de 26 de diciembre de 2016. APROBACION DE LA NOMENCLATURA COMUN DEL MERCOSUR, AJUSTADA A LA VI ENMIENDA DEL SISTEMA ARMONIZADO, CON SU CORRESPONDIENTE ARANCEL EXTERNO COMUN. Anexo II

Ver: <https://www.impco.com.uy/bases/decretos/410-2016>