



SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA
Dirección Técnica de Revisión Legislativa

Santo Domingo de Guzmán, D.N.
6 de julio de 2021.

DETEREL 684/2020.

A la : Comisión Permanente de **Obras Públicas.**

Cc : **Lic. José Carrasco Estévez**
Secretario General Legislativo

De : **Welnel D. Félix F.**
Director Departamento Técnico de Revisión Legislativa

Asunto : Opinión sobre proyecto de Ley de Movilidad Eléctrica en la República Dominicana.

Ref. : **Exp. 00231.**

En atención a su comunicación de referencia, en la que nos solicita realizar el correspondiente estudio y remitir la opinión sobre el proyecto de ley indicado en el asunto. Después de analizar dicho proyecto, tenemos a bien expresarle lo siguiente:

Contenido:

Primero: El proyecto tiene por objeto la creación de un marco normativo para fortalecer las políticas públicas de incentivo al transporte eléctrico, regular la promoción de este en los sectores público y privado, así como promover la movilidad eléctrica, y reducir los niveles de contaminación ambiental ocasionados por las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos de motor que funcionan con combustibles fósiles.

Segundo: Este proyecto fue presentado por el señor Alexis Victoria Yeb, senador de la República por la provincia de María Trinidad Sánchez.

Procedimiento de Aprobación:

Por su naturaleza, el presente proyecto de ley, para los fines de su aprobación, se rige por lo establecido en el artículo 113 de la Constitución de la República, que establece: *"Las Leyes ordinarias son aquellas que por su naturaleza requieren para su aprobación la mayoría absoluta de los votos de los presentes de cada cámara"*.

Desmonte Legal

El proyecto de ley se fundamenta y toca las siguientes disposiciones legales:

- 1) La Constitución de la República.
- 2) La Ley No.1-12, de fecha 25 de enero de 2012 sobre Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

Dirección Técnica de Revisión Legislativa

- 3) Ley No. 63-17, del 24 de febrero de 2017, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. G. O. No. 10875.
- 4) Ley No. 103-13 del 2 de agosto de 2013, de incentivo a la importación de vehículos de energía no convencional. G. O. No. 10721.
- 5) La Ley No.57-07, del 7 de mayo de 2007, sobre Incentivo al Desarrollo de Fuentes Renovables de Energía y de sus Regímenes Especiales.
- 6) La Ley No.64-00, del 18 de agosto de 2000, que crea el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

En cuanto el desmonte legal, las cuales son leyes que sirvieron de sustento al proyecto de ley y son colocados como "vistas" dentro de la redacción del texto, estas deben ser presentadas bajo los criterios de redacción establecidos en el Manual de Técnica Legislativa, consistentes en: la colocación del número de la ley, seguido de la fecha de promulgación y, por último, el nombre con el que fueron publicados en la Gaceta Oficial. Además, debe ser organizado en orden descendente en jerarquía y cronología, partiendo de la más antigua a la más reciente en cuanto a su fecha de promulgación. En tal sentido, sugerimos la siguiente redacción:

Vista: La Constitución de la República;

Vista: La Ley núm. 64-00, del 18 de agosto de 2000, que crea la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

Vista: La Ley núm.57-07, del 7 de mayo de 2007, sobre Incentivo al Desarrollo de Fuentes Renovables de Energía y de sus Regímenes Especiales;

Vista: La Ley núm.1-12, de fecha 25 de enero de 2012, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030;

Vista: Ley núm. 103-13 del 30 de julio de 2013, de incentivo a la importación de vehículos de energía no convencional;

Vista: Ley núm. 63-17, del 21 de febrero de 2017, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana;

Análisis Legal, Constitucional y de la Técnica legislativa:

En cuanto al aspecto legal, constitucional y de la técnica legislativa, después de su análisis y estudio, tenemos los siguientes señalamientos:

- 1) El artículo 1 del proyecto de ley establece:

Artículo 1.- Objeto de la Ley. El presente proyecto de ley tiene por objeto crear el marco normativo para fortalecer las políticas públicas para incentivar el transporte eléctrico y regular la promoción de este en el sector público y privado, así como promover la movilidad eléctrica y reducir los niveles de contaminación ambiental ocasionada por las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos de motor que funcionan con combustibles fósiles.

Dirección Técnica de Revisión Legislativa

1.1- Como se puede apreciar, el objeto fundamental del proyecto de ley es: ***“crear el marco normativo para fortalecer las políticas públicas para incentivar el transporte eléctrico y regular la promoción de este en los sectores público y privado, así como promover la movilidad eléctrica”.***

1.2- Al respecto, es preciso señalar que todo lo relativo al incentivo, uso y regulación de vehículos que no utilizan como fuente de energía combustibles fósiles, se encuentra ya establecido en la Ley núm. 103-13, del 30 de julio de 2013, de incentivo a la importación de vehículos de energía no convencional. La indicada normativa legal incluye a todos los vehículos que no utilizan como fuente de energía combustibles fósiles, abarcando los diferentes tipos de vehículos de energía no convencionales, incluyendo, entre ellos, los vehículos eléctricos, además de un régimen de incentivos y requisitos para su importación; por lo que el objeto del proyecto de ley se encuentra regulado en la indicada ley.

2) El numeral 1, del artículo 3 del proyecto de ley establece:

1) **Vehículo con motor eléctrico.** Es el vehículo de carga o pasajero cuya locomoción o empuje es proporcionada por un motor o máquina eléctricos que transforma energía eléctrica en energía mecánica por medio de interacciones electromagnéticas;

2.1- Es importante señalar que esta definición se encuentra ya establecida en la Ley núm.103-13, del 30 de julio de 2013, la cual en su artículo 3, expresa: ***“Vehículo o automóvil con motor eléctrico. Es el vehículo de carga o pasajero cuya locomoción o empuje es proporcionada por un motor eléctrico o máquina eléctrica que transforma energía eléctrica en energía mecánica por medio de interacciones electromagnéticas.”***

2.2- Cabe observar que, aunque la técnica legislativa permite que dos normativas contemplen la misma definición, es preferible que estas no hayan sido utilizadas en otras leyes, cuidando así la homogeneidad del sistema jurídico.

3) El artículo 4 del proyecto de ley establece:

Artículo. 4.- Principios. Para los fines de esta ley es principios rector de la movilidad eléctrica, la promoción y uso eficiente de los recursos energéticos en el transporte automotor eléctrico.

3.1- Al respecto, es preciso señalar que lo expresado en el artículo no constituye en sí un “principio” sino más bien, un objetivo que se pretende alcanzar con la implementación de la ley. A la luz de la técnica legislativa, los principios de una ley responden a aquellos mandatos que deben ser optimizados y al invocarse se convierten en guías de actuación en procura de garantizar lo más posible los derechos a las partes y viabilizar el proceso y el procedimiento de que se trate. Sugerimos su eliminación.

4) El artículo 6 del proyecto de ley establece:

Artículo 6.- Facilidades. El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) facilitará la coordinación y planificación de acciones relacionadas con la movilidad eléctrica”.

Dirección Técnica de Revisión Legislativa

4.1- Observamos que lo expresado en el artículo no constituye un mandato taxativo o imperativo, que por regla general debe de tomarse en cuenta al momento de la redacción de los artículos de las leyes. Más bien, este se limita a expresar una acción a futuro, que dicho sea de paso, forma parte ya de las atribuciones que de manera general le confiere la Ley núm. 63-17, del 21 de febrero de 2017, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en materia de regulación del tránsito vehicular en sentido general. Por lo que a no establecer el artículo un mandato preciso y desarrollado en el mismo, sugerimos su eliminación.

5) El artículo 7 del proyecto de ley establece:

Artículo 7.-Programas de Incentivos. La Dirección General de Impuestos Internos definirá la implementación de un programa de incentivos fiscales para el remplazo del parque vehicular incluyendo:

- 1) Una ampliación en la exoneración a todos los agentes de la cadena de valor que incluya, vehículo, cargadores, repuestos de los vehículos eléctricos, baterías y accesorios e infraestructura de cargar;

5.1- La parte capital del artículo indica que *"La Dirección General de Impuestos Internos definirá la implementación de un programa de incentivos fiscales para el remplazo del parque vehicular..."*. Al respecto, es preciso señalar que no es competencia de la Dirección General de Impuestos Internos establecer exenciones fiscales, ya que las mismas solo pueden ser hechas mediante ley. Así lo establece el artículo 93, numeral 1, literal a, de la Constitución de la República, en cuanto a las atribuciones en materia legislativa del Congreso Nacional, el cual es el encargado de: *"Establecer los impuestos, tributos o contribuciones generales y determinar el modo de su recaudación e inversión;"*

5.2- Es por lo antes señalado, que si se quieren establecer exenciones fiscales, estas deben ser consignadas en el mismo texto del proyecto de ley, especificando de forma clara dónde recaerán las mismas. Sin embargo, cabe destacar, que la Ley núm. 103-13, estableció en su artículo 3:

Artículo 3.- *Se modifica el Capítulo Ochenta y Siete (87) del Anexo I de la Ley 146-00, de fecha 27 de diciembre de 2000, relativo a los vehículos de automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios, para que los vehículos definidos en el Artículo 1, clasificados en las sub partidas números 8702.90.91, 8702.90.92, 9702.90.93, 8702.90.94, 8702.90.95, 8702.90.99, 8703.90.12, 8703.90.13, 8703.90.14, 8703.90.15, 8703.90.16, 8703.90.19, 8704.90.12, 8704.90.13, 8704.90.14, 8704.90.15, 8704.90.16 y 8704.90.19, detallados más adelante, tengan una reducción en los derechos e impuestos de importación, del cincuenta por ciento (50%), incluidos los de la primera registración (primera placa).*

5.3- Como se puede apreciar, el referido artículo modificó la Ley núm. 146-00, de Reforma Arancelaria, que a su vez modificó la Ley núm. 11-92, del 16 de mayo de 1992, Código Arancelario, incluyendo los vehículos no convencionales, a los fines de ser beneficiados con un régimen de incentivos fiscales en cuanto a impuesto a los bienes industrializados y el

Dirección Técnica de Revisión Legislativa

arancel a su exportación, sus partes y accesorios, incluidos los de la primera placa de registración, con una reducción de un cincuenta por ciento. Por lo antes señalado, si el proponente de la iniciativa busca establecer nuevos incentivos, esta modificación debe ser hecha con toda precisión en la ley desarrollada con precisión en el texto de la Ley núm. 11-92, del 16 de mayo de 1992, Código Arancelario, a los fines de mantener una homogeneidad legislativa y evitar así confusiones o multiplicidad de normas con mandatos similares, los cuales pueden acarrear inseguridad jurídica.

5.4- Del mismo modo, es importante señalar que la creación de tarifas eléctricas responde a variables de cálculos técnicos, que pueden ser modificados atendiendo al comportamiento del mercado o subsector eléctrico. Aunque nada impide al legislador establecer una tarifa mínima mediante ley, no resulta conveniente, por lo antes expuesto, petrificar en una ley aspectos sujetos a variación, que son más bien propios de las atribuciones otorgadas por la Ley núm. 125-01, Ley General de Electricidad, a la Superintendencia de Electricidad, la cual regula este aspecto mediante resolución

6.- El artículo 9 del proyecto de ley expresa:

“Artículo 9.- Tarifa eléctrica. Se solicita a la Superintendencia de electricidad crea una tarifa exclusiva para vehículos eléctricos”

6.1- Al respecto, es preciso señalar que el término “solicitar”, no es propio de artículos de ley, más bien, corresponde a resoluciones, donde se le pide a un organismo la realización de cuestiones inherentes a sus atribuciones. Las solicitudes no encierran una obligación de cumplimiento por parte del organismo al cual se le solicita, sino más bien, un llamado para que tome en cuenta la pertinencia de su ejecución.

7.- El artículo 10 del proyecto de ley establece:

“Artículo 10.- Atribuciones del Ministerio de Medio Ambiente. El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales además de las atribuciones que tiene conferida mediante ley tendrá para los fines de esta ley las siguientes:

- 1) Establecer los estándares de las emisiones del tubo de escape de contaminantes tales como materia particulada, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos. (Vinculados al reglamento de inspección técnica vehicular)
- 2) Reciclaje y disposición final de las baterías utilizadas en vehículos eléctricos.
- 3) Los lineamientos de reciclaje deben estar sujetos al concepto de economía circular.
- 4) Promover la movilidad eléctrica como mecanismo para el desarrollo sostenible”.

7.1- Al respecto, es preciso señalar que la Ley núm. 64-00, del 18 de agosto de 2000, que crea la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales, establece en el numeral 3, del artículo 79, que la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales, previo al dictamen técnico, **emitirá las normas y parámetros de vertidos de desechos líquidos y sólidos.....**”; como es el caso de la resolución núm.008-2015, de febrero de 2015, sobre el

Dirección Técnica de Revisión Legislativa

Reglamento Técnico Ambiental para la gestión de baterías- ácido-plomo, usadas, o la Norma NA-RS-001-03, para la Gestión Ambiental de Residuos Sólidos No Peligrosos.

7.2- Del mismo modo, la Ley núm. 225-20, del 30 de septiembre del 2020, General de Gestión Integral y Coprocesamiento de Residuos Sólidos, establece en su artículo 10, numeral 6, el manejo que mediante reglamento que establezca el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales a los *“Residuos eléctricos y electrónicos provenientes de los productos usados, caducados o retirados del comercio, que requieren de corriente eléctrica o campos electromagnéticos para su operación o funcionamiento, incluyendo sus aditamentos, accesorios, periféricos, y consumibles que los componen”*.

7.3- Es por lo antes expresado, que los aspectos establecidos en el artículo 10 del proyecto de ley, en cuanto al reciclaje y deposición de baterías y partes eléctricas, se encuentra ya establecido en las indicadas leyes núm. 64-00 y núm. 225-20, estableciendo la facultad del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales de emitir normas técnicas ambientales, como al efecto existen y que regulan estos aspectos.

8.- El artículo 11 del proyecto de ley establece:

Artículo 11.- Importadores. Los importadores de vehículos eléctricos y/o marcas internacionales representadas en el país que tengan vehículos eléctricos en sus inventarios internacionales, deberá presentar ante la Dirección General de Aduanas constancia emitida por el fabricante de que el vehículo tiene las características técnicas especificadas en la parte sustantiva de este artículo para poder beneficiarse de los incentivos definidos por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

8.1- Con relación al contenido del artículo, este se encuentra ya desarrollado en la Ley núm. 103-13, la cual en el párrafo I del artículo 3, establece: *“El importador de estos vehículos o distribuidor representante de esa marca en el país, deberá presentar ante la Dirección General de Aduanas constancia emitida por el fabricante de que el vehículo tiene las características técnicas especificadas en la parte sustantiva de este artículo para poder beneficiarse de los incentivos de esta ley”*.

8.2- Como se puede apreciar, el mandato del artículo 11 del proyecto de ley se encuentra ya contenido en la referida normativa, por lo que sugerimos su eliminación.

9- El artículo 13 del proyecto de ley establece:

“Artículo 13.- Promoción de Flota vehicular. Se autoriza a las instituciones de la Administración Pública y municipalidades para que promuevan la compra y la utilización de vehículos eléctricos dentro de su flota vehicular institucional que cumplan las especificaciones técnicas requeridas para los fines correspondientes”.

9.1- Al respecto, debemos señalar que no existe una disposición contraria al mandato establecido en el artículo, que implique que una ley deba autorizar a las instituciones de la Administración Pública y municipalidades para que promuevan la compra y la utilización de vehículos eléctricos dentro de su flota vehicular institucional. Del mismo modo, el mandato

Dirección Técnica de Revisión Legislativa

expresado no reúne los criterios técnicos propios de un artículo. En tal sentido, sugerimos su eliminación.

10- El artículo 14 del proyecto de ley establece:

“Artículo 14.- Obras para transporte eléctrico. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones 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 carga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, entre otros”.

11.- Como se observa, el artículo expresa: *“El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y las municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas...”* Como se puede apreciar, el artículo no expresa un mandato de ejecución inmediata, más bien establece un principio de cumplimiento, el cual, por su naturaleza, queda su ejecución y desarrollo a la voluntad de quien recae el mandato, lo que no garantiza su cumplimiento.

12- El artículo 16 del proyecto de ley establece:

“Artículo 16.- Exoneración de impuestos. Queda exonerado el pago total del impuesto sobre el valor aduanero establecido en la importación de autobuses eléctricos para el transporte urbano de pasajeros”.

12.1 - Al igual que el señalamiento expresado en el punto 5 de este informe, relativo a la exención impositiva, esta debe de ser hecha con toda precisión, debiendo ser insertada en la Ley núm. 11-92, del 16 de mayo de 1992, Código Arancelario, la cual mediante la modificación hecha por la Ley núm. 103-13, del 30 de julio de 2013, de incentivo a la importación de vehículos de energía no convencional, estableció exención impositiva a la importación, primera placa, piezas y accesorios de vehículos que no utilizan como fuente de energía combustibles fósiles.

13.- El artículo 17 del proyecto de ley expresa:

“Artículo 17.- Autoridades competentes. El Ministerio de Ambiente y Energía (MEM), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (INTRANT), emitirá los lineamientos correspondientes para la implementación de infraestructura de cargas para vehículos eléctricos y que sean contemplados en la construcción de nuevos parqueos públicos, centros comerciales, hoteles, supermercados, complejos habitacionales, entre otros”.

13.1- El artículo nombra de forma errada **“el Ministerio de Ambiente y Energía (MEM), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (INTRANT)”** al respecto, sugerimos la corrección de los nombres de las instituciones mencionadas en el artículo, no obstante, somos de opinión, que en virtud de las atribuciones conferidas por sus respectivas leyes, corresponde solo al Ministerio de Energía y Minas, con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en el caso de las instituciones públicas. No obstante, tal



Dirección Técnica de Revisión Legislativa

como se ha planteado en el punto 11 del presente informe, este tipo de mandatos exhortativo no garantiza el cumplimiento efectivo del mandato expresado.

Como se ha podido evidenciar en el contenido de este informe, lo relativo a la promoción de vehículos eléctricos y su régimen de incentivos, se encuentra establecido en la Ley núm. 103-13, quedando solo lo relativo a la instalación y regulación de estaciones de cargas eléctricas, la cual somos de opinión, que no necesita de una ley para ser regulada, pudiendo ser reguladas mediante resolución, por el Ministerio de Energía y Minas, a la luz de las atribuciones establecidas en la Ley núm. 100-13 del 30 de julio del 2013, que crea el Ministerio de Energía y Minas, como órgano dependiente del Poder Ejecutivo, encargado de la formulación y administración de la política energética y de minería metálica y no metálica.

A partir de lo planteado y aplicando el principio de no redundancia y necesidad normativa, el cual propugna porque en las leyes se eviten las repeticiones de mandatos similares, con el mismo valor y exigibilidad, tanto dentro de la misma ley como en otras propias del espectro jurídico, lo que puede traer confusiones en su aplicación; y con el objetivo de evitar la inflación legislativa, debido a que grande parte los contenidos de la iniciativa se encuentran ya en la Ley núm. 103-13; esta dirección sugiere a la comisión ponderar la necesidad del proyecto de ley propuesto.

Atentamente,

Welnel D. Félix F.
Director.