

---

“Versión pública elaborada de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 de la LAIP: “En caso que el ente obligado deba publicar documentos que en su versión original contengan información reservada o confidencial, deberá preparar una versión que elimine los elementos clasificados con marca que impidan su lectura, haciendo constar en nota una razón que exprese la supresión efectuada”. Para el caso, algunos documentos emitidos por esta institución contienen datos personales relativos a números de Documento de Identidad, Número de Identificación Tributaria (NIT), firmas y otros datos que en aplicación del artículo 24 letra “a” de la LAIP es información que debe protegerse de difundirse pues pertenecen a su titular”.



San Salvador, 12 de octubre de 2020

**SEÑORES SECRETARIOS:**

El día 2 del presente mes y año, recibí de parte de la Honorable Asamblea Legislativa, para su correspondiente sanción, el Decreto Legislativo N.º 738, aprobado el día 24 de septiembre del presente año, que contiene la **“LEY DE FOMENTO E INCENTIVOS PARA LA IMPORTACIÓN Y USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE ELECTRICOS E HIBRIDOS”**.

Al respecto y haciendo uso de la facultad que me otorga la Constitución de la República en su artículo 137, inciso tercero, por el digno medio de Ustedes, devuelvo a esa Honorable Asamblea Legislativa, el citado Decreto Legislativo N.º 738, con **OBSERVACIONES**, en virtud de las razones que expongo a continuación:

**I) ASPECTOS GENERALES DEL DECRETO LEGISLATIVO.**

En el Decreto Legislativo N.º 738, aprobado en la sesión plenaria de fecha 24 de septiembre del presente año, la Honorable Asamblea Legislativa tiene por objeto el fomento, a través del establecimiento de incentivos fiscales y económicos, del uso de vehículos automotores eléctricos e híbridos, en el país, tanto para el transporte de personas en el sector público como en el privado, 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.

Regula además del régimen de incentivos fiscales, el ámbito de competencia de cada una de las instituciones públicas involucradas en el tema, así como las obligaciones de las personas naturales o jurídicas que se dediquen a la importación de dichos vehículos.

Sobre lo anterior, es necesario manifestar que el suscrito se encuentra totalmente de acuerdo con todas aquellas acciones que se encuentren encaminadas a la conservación del medio ambiente, no solamente como categoría propia jurídicamente tutelable,<sup>1</sup> sino también por su directa e inmediata relación con el derecho a la salud; así mismo con todas aquellas medidas de incentivo para potenciar medidas de protección al mismo.

<sup>1</sup> Sent. Amparo Ref. 242-2001, de las once horas del día veintiséis de junio de dos mil tres.

No obstante, y de estar plenamente de acuerdo con potenciar dichas medidas, ciertamente e inevitablemente percataré que dicho Decreto adolece de una serie de inconsistencias, errores y contradicciones, que desembocan en una pérdida de aplicación práctica de los objetivos propuestos.

En vista de lo expuesto, con base en el análisis exhaustivo realizado y en las opiniones de las instituciones públicas requeridas por esta presidencia, se considera que el Decreto Legislativo N.º 738, a fin de que guarde concordancia con el resto del ordenamiento jurídico y cumpla con el objeto postulado, requiere de determinadas modificaciones y reformulaciones, a partir de las razones específicas y propuestas de redacción siguientes:

▪ **Art.2**

Se propone modificar en un primer momento la definición del concepto "Movilidad eléctrica sostenible" puesto que dicho concepto en sí mismo refiere a la implementación de nuevas tecnologías y/o modelos de movilidad o desplazamiento en favor de la comunidad usuaria del servicio de transporte propiamente dicho, en razón de lo anterior se propone modificar la definición en el sentido siguiente:

*"... Movilidad Eléctrica Sostenible: es el conjunto de nuevas tecnologías y sistemas de Información y Comunicación cuya implementación permitirán el uso de medios y modalidades inteligentes e innovadoras para desplazarse o moverse, impulsando para tal efecto la eficiencia energética en el desarrollo de las energías renovables, la generación distribuida, el almacenamiento energético y el autoconsumo..."*

Asimismo, se recomienda incorporar dentro de las definiciones los conceptos siguientes:

Incentivos fiscales, beneficio económico, importador de vehículo eléctrico e híbrido, distribuidor de vehículo eléctrico e híbrido, comercializador de vehículo eléctrico e híbrido, puesto que no han sido consignados en el texto de proyecto de ley.

La definición expresa de dichos conceptos en el proyecto de ley se vuelve trascendental puesto que forman parte integrante del objeto de regulación de la misma.

▪ **Art.3**

- A efecto de armonizar lo dispuesto en el literal a) del artículo 3 de la Ley con lo mencionado en el considerando III y el literal b) del artículo 1 del proyecto de

Decreto objeto de análisis, se recomienda ampliar la redacción de dicho literal en el sentido siguiente:

*"... Art. 3.- El Ministerio de obras Públicas y de Transporte, a través del Viceministerio de Transporte tendrá las siguientes atribuciones*

*a) Crear, orientar, regular, controlar, supervisar y/o ejecutar una política pública que fomente el uso de vehículos eléctricos e híbridos tanto en el sector público como en el sector privado del país ..."*

Tal modificación se propone a efecto de garantizar efectivamente la facultad controladora del Viceministerio de Transporte actuando en su calidad de ente rector en materia de transporte.

- De igual manera se propone modificar la redacción del literal b) del artículo 3 de la Ley de la manera siguiente:

*"... b) Promover en el transporte individual y público de pasajeros y de carga la sustitución de vehículos automotores de combustión por vehículos automotores eléctricos e híbridos. Asimismo, entiéndase comprendidos dentro de dicha atribución a todos los vehículos que son propiedad del Estado..."*

Esto último debido a que tal como se encuentra redactado actualmente el literal b) de la disposición antes citada hace referencia únicamente a una de las clasificaciones de transporte público de pasajeros, es decir al tipo colectivo, contradiciendo así el legislador puesto que originalmente mediante la aprobación de la ley en comento se pretende implementar el uso de vehículos eléctricos en todas las diferentes modalidades de servicio de transporte de pasajeros como tal. Lo anterior de acuerdo con lo establecido en los artículos 22, 26, 27 y 27-A de la LTTTSV y en congruencia con lo dispuesto en los artículos 6 y 29 del decreto objeto análisis.

- Finalmente, se propone incorporar dentro del inciso final a la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones puesto que la misma de dispuesto en el art. 13 del decreto, sería la encargada de determinar la instalación, construcción y puesta en marcha de los centros de recarga considerando estándares técnicos previamente establecidos; asimismo, se incorpore al citado artículo, al Consejo Nacional de Energía, atendiendo a la finalidad, objetivos y atribuciones del citado Consejo establecidas en los Arts. 2, 3, 4 y ss. de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Energía, el que medularmente tiene "por finalidad el establecimiento de la política y estrategia que promueva el desarrollo

eficiente del sector energético"; por lo que, se propone la redacción del inciso final de dicho artículo de la siguiente manera:

*"... Los Ministerios de Hacienda, Medio Ambiente y Recursos Naturales, Economía y Salud, así como la Defensoría del Consumidor, la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones y el Consejo Nacional de Energía, colaborarán según sus respectivas competencias con el Viceministerio de Transporte, para el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley..."*

▪ **Art.4**

Se considera necesario incorporar un inciso segundo a la redacción del artículo, en el que se establezca que el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, deberá emitir disposiciones Reglamentarias necesarias para la debida aplicación de dicho decreto; la redacción propuesta para dicho inciso es la siguiente:

*"... Así mismo el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, deberá emitir el reglamento y en lineamientos para la adecuada y efectiva disposición final de las baterías para vehículos eléctricos e híbridos eléctricos y demás componentes que pudieran generar daños al medio ambiente; así como, las especificaciones necesarias y requeridas que el Viceministerio de Transporte deberá observar para proceder a la autorización de los talleres que realizarán la revisión mecánica vehicular de los tipos de vehículos regulados por la ley, es decir, para los vehículos usados eléctricos e híbridos..."*

▪ **Art.5**

En cuanto a las competencias de INSAFORP, se advierte la necesidad de incorporar un inciso segundo mediante el cual se establezca expresamente que dicho instituto deberá cooperar con el Viceministerio de Transporte y las personas naturales y/o jurídicas que éste autorice en cuanto a la capacitación y/o formación idónea correspondiente a efecto que se encuentren legal y técnicamente acreditados para llevar a cabo las revisiones técnicas vehiculares permitiéndoles así dar fe de la aptitud de los vehículos para operar y/o prestar el servicio de transporte de pasajeros de que se trate. En tal sentido se propone incorporar como 2º inciso en el art. 5 antes referido, la siguiente redacción:

*"... Asimismo INSAFORP, para los efectos de esta Ley, deberá colaborar con el Viceministerio de Transporte y las personas naturales y/o jurídicas que éste designe y/o autorice en cuanto la formación y capacitación técnica vehicular correspondiente a*

efecto de acreditar según corresponda el buen estado de los vehículos regulados por la presente Ley. Dichas capacitaciones deberán ser realizadas semestralmente o cuando el Viceministerio de Transporte lo requiera. Cuando las capacitaciones sean requeridas para el personal del Viceministerio de Transporte o de Instituciones Públicas por éste designadas, estas deberán ser impartidas sin costo alguno...”

▪ **Art.7**

En lo referente a los vehículos usados que menciona el literal b), se considera oportuno incorporar un inciso final de dicho artículo un inciso con el contenido siguiente:

*“...Los vehículos automotores usados a los que se hace referencia en el presente artículo podrán gozar de las exenciones establecidas, previa revisión mecánica vehicular realizada por talleres autorizados de conformidad a lo contemplado en la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y demás normativa aplicable, que certifique que la batería eléctrica se encuentra en óptimas condiciones de uso y que estos vehículos no tienen prohibida su circulación en el país de origen y su importación conforme a lo dispuesto en la presente ley...”*

▪ **Art.12**

Se sugiere un cambio de redacción para los literales a), e) y f), cuya redacción sería la siguiente:

*“...a) Garantizar que el vehículo eléctrico e híbrido que se importe cumpla con los requerimientos técnicos del fabricante y ofrecer el servicio de reparación y mantenimiento de los vehículos eléctricos e híbridos eléctricos que comercialicen...”*

*“...e) Colaborar con el Viceministerio de Transporte en el fortalecimiento de la política pública que fomente el uso de vehículos eléctricos e híbridos en el país, mediante el aporte de conocimientos técnicos de la industria, a través de capacitaciones debiendo ser estas semestrales a requerimiento de dicho ente...”*

*“...f) Gestionar ante el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales la correcta disposición final de las baterías de los vehículos eléctricos e híbridos que por su uso deban desecharse, así como los demás componentes o desechos peligrosos que puedan generar riesgos ambientales.*

▪ **Art.13**

Se debe considerar el periodo de entrada en vigencia del decreto y la coherencia con el tiempo de elaboración de su reglamento de ley y el cuerpo normativo inherente, por ejemplo el que se estipula como facultad de SIGET en el Art. 13 sobre la elaboración de “normativas y estándares técnicos de instalación..”, refiriéndose a los Centros de Recargas, debe considerarse que la Ley de Procedimientos Administrativos (LPA) establece un plazo de 9 meses para concluir un procedimiento (arts. 89 inc. 2º, 159 y 162). En este caso, la SIGET tendría que tramitar un procedimiento de elaboración de normas; lo cual implica también, tomar en cuenta que la Ley de Mejora Regulatoria requiere realizar una Evaluación del Impacto Regulatorio (EIR) (Art. 17) así como una consulta participativa a los sectores involucrados. Por tanto, el plazo de 90 días para elaborar el Reglamento de la Ley (Art. 31), no consideraría la normativa de la SIGET para la construcción y puesta en marcha de los centros de recarga.

El primer inciso, asigna a los comercializadores la atribución para construir y poner en marcha los centros de carga, sin embargo, la LGE solamente asigna a los comercializadores la facultad de comprar y vender energía; la distribuidora es la entidad que posee y opera instalaciones cuya finalidad es la entrega de energía (ver. Art. 4 LGE).

Habilitar a los comercializadores a construir instalaciones eléctricas requiere modificar el término de comercializador que está en la LGE.

Debe tenerse en cuenta que por medio de este artículo se está dando exclusividad a las empresas distribuidoras para que solo estas puedan construir y poner en marcha centros de recarga, sin embargo, esta actividad también puede ser realizada por terceros que cuenten con personal debidamente capacitado para esta labor.

Se debe mejorar la coherencia del alcance e interpretación del Art. 13 y Art 14, el primero hace referencia a las distribuidoras y comercializadoras y el segundo artículo hace referencia a “personas naturales o jurídicas”, pero ambos artículos se refieren a la misma actividad, de lo que se infiere que se debería estar haciendo referencia a las mismas personas. Debe mejorarse la redacción para que quede claro si se desea que además de las empresas distribuidoras y comercializadoras también otros interesados estén habilitados para que poseer y operar centros de recarga.

En el caso de que solo distribuidores y comercializadores puedan poseer y operar centros de recarga, debe tenerse en cuenta las implicaciones sobre el Registro de Electricidad y Telecomunicaciones de SIGET respecto al registro de estas “personas naturales y jurídicas” para lo referido en el Art. 13.

Debe tenerse en cuenta el tratamiento del centro de carga en el contexto legal y jurídico del sector electricidad, de la actividad de distribución, ejemplos:

- a) El operador de un centro de recarga no compraría la energía para su propio uso, por tanto, en el marco regulatorio actual no sería un usuario final ¿se debe redefinir el concepto de usuarios final? ¿Cada operador de un centro de recarga deberá considerarse como un comercializador?
- b) Debido a que un centro de recarga suministra energía a terceros, bajo la normativa actual, dicha instalación funciona como una “acometida” y no como la instalación de un usuario final ¿se deberá definir dicha instalación para que sea tratada como una “acometida” propiedad de la empresa distribuidora? ¿se definirá un nuevo tipo de instalaciones destinadas a comercializar energía a demanda de diferentes usuarios finales?
- c) En el marco regulatorio actual, una exigencia al distribuidor va acompañada de proporcionar los recursos necesarios, los cuales se reconocen vía tarifa eléctrica que paga el consumidor ¿Se dará reconocimiento de la inversión a la distribuidora? ¿Dichas inversiones tendrán efecto en las tarifas que paga el usuario final? ¿el beneficio de los beneficios obtenidos, serán socializados por el distribuidor con el usuario? ¿Los centros de recarga deberán ser necesariamente propiedad de las empresas distribuidoras?

El segundo párrafo del Art. 13 debería hacer referencia de quien velará por esto y sobre la definición detallada que se haría vía reglamento, como quedó establecido en el símil de Costa Rica (Ley de Costa Rica en Art. 31, sección final)

En virtud de las observaciones antes referidas, se plantean 3 propuestas de redacción de dicha disposición, así:

- 1) *“...Los centros de recarga podrán instalarse en entornos privados o en entornos públicos; La comercialización de recarga para baterías eléctricas en estos centros, corresponderá a las distribuidoras y comercializadoras de energía eléctrica. 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 necesarios para intercambio de información entre los interesados en aplicar a los incentivos fiscales y las instituciones gubernamentales correspondientes...”*

- 2) *“...La construcción, operación y establecimiento de los centros de recarga serán regulados mediante Reglamento especial de la presente ley, el cual definirá las atribuciones correspondientes de las instituciones del estado en cada aspecto a considerar, y deberá incluir en su contenido la regulación de los aspectos técnicos y operativos del sector, regulación tarifaria, distancia entre estaciones, entidades autorizadas, mecanismos para la instalación de centros de recarga con fines comerciales y centros de recarga con fines de autoconsumo, diferenciando entre centros de recarga a nivel de industria y centros de recarga residenciales, considerando los aspectos establecidos en la Ley General de Electricidad...”*
- 3) *“...A Los centros de recarga podrán instalarse en entornos privados o en entornos públicos. La comercialización de recarga para baterías eléctricas en estos centros corresponderá a las distribuidoras y comercializadoras de energía eléctrica. La construcción y puesta en marcha de los centros de recarga, corresponderá a las distribuidoras y comercializadoras de energía eléctrica y 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 necesarios para intercambio de información entre los interesados en aplicar a los incentivos fiscales y las instituciones gubernamentales correspondientes...”*

▪ <b>Art.15</b>
-----------------

En esta disposición se obliga al MARN a velar porque exista una disposición final adecuada de las baterías para vehículos eléctricos e híbridos y demás componentes.

Por consiguiente, conforme a los criterios que en materia ambiental rigen lo que se denomina responsabilidad extendida, según la cual la fuente que genera es la que

debe asumir su gestión integral, se recomienda que en dicho artículo se establezca con precisión, que los importadores, distribuidores y comercializadores de baterías, deben asumir directamente dicha responsabilidad, por lo que se sugiere sustituir el contenido por el texto siguiente:

*“... El ente rector y el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales emitirán los lineamientos para la formulación de un sistema de recuperación, manejo y disposición final de los residuos y desechos peligrosos, generados por la batería para vehículos eléctricos e híbridos eléctricos.*

*Los importadores, distribuidores y comercializadores de baterías de vehículos eléctricos y demás componentes, serán responsables de que exista una disposición adecuada de dichos productos y otros residuos que puedan causar daño al medio ambiente, para cumplir con esa responsabilidad presentarán al Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, para su evaluación y aprobación, sistemas o medidas para la recuperación, manejo y disposición final de los residuos y desechos peligrosos generados por los mismos..”.*

▪ **Art. 19**

Se sugiere que el Ministerio de Hacienda, para la emisión del acuerdo que otorgue los beneficios fiscales, además de contar con la calificación y recomendación de parte de la Dirección de Impuestos Internos, se incluya que además deberá contar con la opinión de las Instituciones con competencia, para el caso de la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones,<sup>2</sup> por lo que se sugiere modificar la redacción del inciso primero de dicho artículo, la cual sería la siguiente:

*“... El Órgano Ejecutivo en el Ramo de Hacienda, será la institución competente para el otorgamiento de los beneficios fiscales correspondientes previa calificación y recomendación de parte de la Dirección general de Impuestos Internos en adelante DGI, Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones...”*

▪ **Art. 20**

Este artículo solo indica cómo se realizará el trámite en el Ministerio de Hacienda, mas no contempla el procedimiento que deberá realizarse previamente en la SIGET para

<sup>2</sup> Conforme al artículo 13, la SIGET debe definir normas aplicables a la construcción, puesta en marcha y operaciones de los centros de recargas, por lo que también es necesario que la SIGET forme parte de las instituciones competentes para vigilar, controlar y fiscalizar las actividades de los centros de recarga

obtener la opinión favorable o certificación del centro de carga, por lo que es recomendable incorporarlo, en virtud de lo cual se sugiere la siguiente redacción:

*“...Para hacer uso de los beneficios otorgados por esta ley, el interesado deberá presentar la solicitud de certificación del centro de recarga ante la SIGET incluyendo toda la información que se requiera para tales fines, con base en lo establecido en la presente Ley. La SIGET resolverá la solicitud tomando en consideración los procedimientos y plazos establecidos en la LPA, así como los descritos en el Reglamento de la presente Ley y de la normativa que para tales fines se emita por parte de la SIGET.*

*Una vez obtenida la certificación del centro de carga emitida por la SIGET, el interesado deberá presentar su solicitud al Ministerio de Hacienda por escrito, adjuntando el Acuerdo de certificación emitido por la SIGET, y estar solvente respecto al ejercicio fiscal anterior, quien lo remitirá a la Dirección de Impuestos Internos, para su calificación.*

*Dentro de los tres días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud, la Dirección de Impuestos Internos deberá emitir opinión técnica sobre la procedencia de otorgar los beneficios fiscales a los bienes, insumos y servicios a importar así como a los ingresos obtenidos por la prestación de servicios de recarga eléctrica, una vez se verifique que la persona solicitante, no tiene obligaciones tributarias pendientes, para lo cual podrá solicitar las aclaraciones adicionales a que haya lugar, las cuales deberán ser presentadas en el plazo máximo de tres días hábiles.*

*La DGI, deberá resolver lo pertinente dentro de los tres días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente al de la presentación de la solicitud o de la presentación de las aclaraciones adicionales ya sea recomendando o no al Ministerio de Hacienda, el otorgamiento de los beneficios solicitados...”*

▪ <b>Art. 24</b>
------------------

Este artículo no contempla el hecho de revocar los beneficios otorgados por la presente ley ante el incumplimiento de los aspectos técnicos que se incluyan en el reglamento de la presente Ley, en las normativas técnicas que sean emitidas por la SIGET o bien, se incluyan opinión favorable que emita la SIGET (certificación del centro de recarga), por lo que, en vista que un incumplimiento de los aspectos técnicos que sean establecidos pudiese conllevar un peligro para las instalaciones de la red eléctrica del país, se recomienda que se incorpore dicha salvedad en el artículo, proponiéndose al efecto la siguiente redacción:

*“...El Ministerio Hacienda, revocará los beneficios otorgados por la presente ley ante el incumplimiento de una de las obligaciones reguladas en el artículo 12 y 14 de la misma, así como si se incumplen los lineamientos técnicos de las normativas técnicas que se emitan para la regulación de los mismos, o los parámetros bajo los cuales la SIGET otorgue la certificación del centro de recarga...”*

**▪ REGULACION NO CONTENIDA EN EL ACTUAL DECRETO, PERO QUE SE CONSIDERA OPORTUNA SU INCLUSIÓN**

Se advierte que existen algunos aspectos no regulados en el presente Decreto Legislativo en ninguna disposición en particular, pero que son necesarias para su mejor aplicabilidad, tales como:

- Debido al rol fundamental que se asigna en dicho decreto a la Superintendencia de Electricidad y Telecomunicaciones, se estima que debería de existir un artículo que establezca de manera puntual sus competencias en el marco de la aplicación del mismo, para lo cual se sugiere la siguiente redacción:

*“...Art. \_\_\_ Compete a la SIGET, dentro del ámbito de aplicación de esta ley:*

*a) Emitir certificados de evaluación de proyectos de construcción y puesta en marcha de centros de recarga y emitir dictamen favorable o desfavorable sobre si el proyecto califica para gozar de los beneficios fiscales indicados en la ley, conforme lo que sea requerido en el artículo 14.*

*b) Emitir normas y estándares para definir el marco regulatorio bajo el cual se regirá la operación técnica y la actividad comercial de los centros de recarga, conforme a lo que sea requerido en el artículo 13...”*

- Con la finalidad de ejercer la facultad supervisora y contralora del Viceministerio de Transporte, se propone incorporar dentro una disposición final que ordene la revisión técnica vehicular periódica para todos los vehículos eléctricos que operen a partir de la entrada en vigencia del presente cuerpo normativo a efecto de garantizar la seguridad vial y la integridad de los habitantes. Para lo cual se propone la siguiente redacción:

*“... DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR. Art.- Todos los vehículos automotores regulados por la presente ley, deberán someterse periódicamente a las revisiones técnicas vehiculares anuales o conforme lo establezca el Reglamento respectivo, las cuales se llevarán a cabo en los talleres autorizados y especificados previamente por*

*el Viceministerio de Transporte, de acuerdo con lo establecido tanto en la presente Ley como en la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y sus Reglamentos respectivos..."*

- Se observa que la Ley, no establece una disposición específica relativa a los tipos de vehículos regulados por la misma; por lo que debería de incorporarse un artículo con el texto siguiente:

*"...DE LOS TIPOS DE VEHÍCULOS. Art. Los vehículos automotores regulados por la presente ley, son todos aquellos a los que se refiere la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y la Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera. También serán aplicables a bicicletas y demás velocípedos propulsados con motor eléctrico..."*

Por lo antes expuesto, hago uso de la facultad que la Constitución de la República me concede en su artículo 137, inciso tercero, **OBSERVANDO** el Decreto Legislativo N.º 738, por las razones ya señaladas, dejando constancia de mis consideraciones sobre el particular a los Honorables Diputados y Diputadas en el presente escrito; por lo que me permito devolverles el cuerpo normativo y haciendo uso del control inter-órganos que la misma Constitución me concede frente a la Asamblea Legislativa.

-----Firma ilegible-----

**Pronunciado por Nayib Armando Bukele Ortez,  
Presidente de la República**

SEÑORES  
SECRETARIOS DE LA HONORABLE  
ASAMBLEA LEGISLATIVA,  
PALACIO LEGISLATIVO,  
E.S.D.O.