

INCENTIVOS FISCALES A LA IMPORTACIÓN DE VEHICULOS ELECTRICOS E HIBRIDOS COMO UNO DE LOS MECANISMOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Lic. Roberto Javier López Castellanos
Jefe de Departamento de Análisis Jurídico y Sentencias

1. Introducción

En las últimas décadas ha surgido una incipiente necesidad a nivel mundial de protección y tutela del medio ambiente, resultado de los notorios problemas ocasionados por el uso irracional de los recursos naturales, consumo de productos dañinos para los diversos ecosistemas y falta de concientización por el ser humano en el cuidado y protección del entorno ambiental.

Según Vilma Rodríguez Morales, Leticia M. Bustamante Alfonso, y Magdalena Mirabal Jean-Claude en su artículo publicado en la Revista Cubana de Salud Pública, en el año 2011, denominado "La protección del medio ambiente y la salud, un desafío social y ético actual": *"...El ser humano al interactuar con el conjunto de elementos abióticos (energía solar, suelo, agua y aire) y bióticos (organismos vivos) que lo rodea, puede influir negativamente sobre él produciendo efectos indeseados con consecuencias muchas veces irreversibles..."*¹

Pues precisamente, se crea una noción de señorío en el ser humano sobre la tierra, el agua y demás organismos vivos, que le ha dado una especie de autoridad para explotarlos y satisfacer su desarrollo individual generando como consecuencia serios problemas derivados en el agotamiento de los recursos naturales, cambio climático, efecto invernadero, ecosistemas amenazados, entre otros.

Ante dicha problemática, El Salvador ha tomado medidas y políticas enfocadas a mitigar los

problemas ocasionados por el ser humano al medio ambiente; pues tal como lo expresa en la Política Nacional del Medio Ambiente, publicada en junio de 2022 por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), es necesaria la incorporación de criterios de sostenibilidad en el modelo de desarrollo frente a los grandes desafíos climáticos y ambientales, el cual guarda relación con lo expresado por la Organización de Naciones Unidas (ONU), en resolución del veintiocho de julio de dos mil veintidós, al sostener la necesidad de garantizar un medio ambiente limpio, sano y sostenible como un derecho humano universal.

Lo anterior, está relacionado a la figura del desarrollo sostenible, el cual según lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley de Medio Ambiente: *"...constituye el mejoramiento de la calidad de vida de las presentes generaciones, con desarrollo económico, democracia política, equidad y equilibrio ecológico sin menoscabo de la calidad de vida de las generaciones venideras..."*², es decir, garantizar un equilibrio entre el desarrollo del ser humano y la sostenibilidad del medio ambiente para las presentes y futuras generaciones.

Como parte de esas medidas enfocadas en garantizar el desarrollo sostenible, existen mecanismos desde otras esferas de la actuación del Estado, que buscan generar un impacto positivo para garantizar el referido desarrollo en el país, inspirado en las experiencias y tratados internacionales, derivados en políticas tributarias que busquen incentivar el uso de bienes amigables al medio ambiente o por el contrario de desincentivar la utilización de bienes que deterioran al mismo.

2. Concepción contemporánea del Tributo

Tradicionalmente el tributo es definido en su concepción clásica como las prestaciones en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder de imperio en virtud de una ley y para cubrir los gastos que le demanda el cumplimiento de sus fines³. Conforme a lo anterior, la finalidad principal del tributo es dotarle de ingresos al Estado para la satisfacción de las necesidades públicas, es decir un

¹ Rodríguez Morales, V., Bustamante Alfonso, L. M., & Mirabal Jean-Claude, M. (2011). La protección del medio ambiente y la salud, un desafío social y ético actual. *Revista Cubana de salud pública*, 37, 510-518.

² LEY DE MEDIO AMBIENTE, Decreto Legislativo Número 233, del 2/03/1998, Diario Oficial No. 79, tomo 339 del 04/05/1998.

³ Héctor B. Villegas. Curso de Finanzas, derecho financiero y tributario (2001). 7ma Edición, Ediciones Depalma, Buenos Aires. Pag. 67



fin recaudatorio, el cual es una de las características esenciales del tributo y a la vez, es la concepción que se encuentra regulada en el artículo 11 del Código Tributario.

Sin embargo, la definición anterior ha sido ampliada con el objetivo de constituir al tributo como herramienta utilizada por los Estados para otras finalidades diferentes del fin recaudatorio del que ya goza; esta es la denominada concepción contemporánea del tributo, la cual se encuentra regulada a modo de ejemplo en la Ley española número 58/2003 que contiene la Ley General Tributaria, del 17 de diciembre de 2003, señalando en su artículo 2 inciso 2: "...Los tributos, además de ser medios para obtener los recursos necesarios para el sostenimiento de los gastos públicos, podrán servir como instrumentos de la política económica general y atender a la realización de los principios y fines contenidos en la Constitución..."

En América Latina, el Código Tributario de la República del Ecuador, en el artículo 6 ha dispuesto: "...Los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, servirán como instrumento de política económica general, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional; atenderán a las exigencias de estabilidad y progreso sociales y procurarán una mejor distribución de la renta nacional..."

En ese sentido, la concepción contemporánea dota al tributo de finalidades distintas a la recaudatoria, es decir fines parafiscales, que aun cuando no sea un término innovativo, cada vez aumenta el uso para otros ámbitos legales, entre ellos, el derecho ambiental, a través del incipiente derecho tributario ambiental, eco tributos o simplemente tributos ambientales, siendo definidos como *aquellos gravámenes que no tienen como finalidad esencial obtener recursos sino desalentar la realización o utilización de conductas o bienes que atentan contra el medio ambiente, más allá de la asignación presupuestaria de los fondos recaudados*⁴.

Entre las principales estrategias incoadas en defensa del medio ambiente desde el ámbito

tributario, se encuentra la creación de cargas impositivas a bienes o productos altamente contaminantes con el objetivo de disminuir o evitar su uso o consumo, pero también el Estado puede impulsar políticas fiscales de incentivos o beneficios tributarios que busquen el efecto contrario, es decir, impulsar el uso o consumo de bienes o productos que sean menos contaminantes o sean amigables al medio ambiente, generando un convencimiento a las personas en su utilización o en palabras de Nohora Lifschitz⁵, manifestado a través del principio de disuasión con el fin de orientar conductas a favor del medio ambiente mediante el otorgamiento de beneficios o incentivos fiscales.

3. Incentivos fiscales a la importación de vehículos eléctricos e híbridos.

En El Salvador, recientemente se aprobó por parte de la Asamblea Legislativa el decreto legislativo número 738 del 22/04/2021, mediante la cual, con el objetivo de reducir el consumo de combustibles fósiles, disminuir la contaminación ambiental y los daños en la salud de los ciudadanos (Considerando II), se estatuye la ley de fomento e incentivos para la importación y uso de medios de transporte eléctricos e híbridos –en adelante LFIIMTEH–, siendo parte de las estrategias impulsadas por el gobierno de El Salvador, para garantizar un medio ambiente sano en su componente preventivo.

La normativa en cuestión fue reformada mediante el decreto legislativo número 465 del 09/08/2022, observada por el Presidente de la República y avalada por la Asamblea en sesión plenaria del 22/04/2024, publicándose en el diario oficial número 85, tomo 443 del 7/05/2024, en la cual amplió los beneficios fiscales otorgados y modificó algunos presupuestos para acceder a dichos incentivos fiscales.

El artículo 1 de la LFIIMTEH establece la creación de incentivos fiscales y económicos, para potenciar la importación y uso de vehículos eléctricos e híbridos para el transporte de personas en el sector público como en el privado, advirtiendo un problema de carácter ambiental, derivado del uso de los vehículos de combustión fósil y garantizando la reducción de emisiones de dióxido de carbono,

⁴ Salassa Boix, R. (2016). Fiscalidad y petróleo: un análisis tributario-ambiental a partir de gravámenes concretos. *Revista de derecho*, (45), 262-293.

⁵ Lifschitz, N. (2000). Fiscalidad y tutela ambiental. *Dikaion*, 9.



movilidad sostenible y la protección del medio ambiente.

El propósito de la ley es incentivar el ingreso de los vehículos eléctricos y híbridos como un mecanismo preventivo para disminuir el uso de los vehículos de combustión por el alto impacto en el medio ambiente que pueden generar, pues según lo manifestado en el objetivo número 7 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas, se debe eliminar el uso de los combustibles fósiles que suelen ser de los principales contaminantes causantes del efecto invernadero y del cambio climático en el mundo y los vehículos tradicionales de combustión funcionan con base a dichos componentes.

Un vehículo automotor eléctrico es aquel medio de transporte terrestre propulsado únicamente por un motor eléctrico alimentado por una batería que se carga mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica, mientras que un vehículo automotor híbrido es aquel propulsado con un motor de combustión interna y con un motor eléctrico alimentado por una batería que puede o no cargarse mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica, conforme lo dispone el artículo 2 LFIIMTEH.

La tecnología incorporada a los vehículos eléctricos e híbridos es vanguardista y amigable con el medio ambiente, pues la emisión de gases contaminantes es menor, tienen un mayor grado de eficiencia en cuanto a su rendimiento, los costos de mantenimiento son reducidos y tienen una mayor vida útil que un vehículo de combustión⁶. A raíz de ello, conviene más el ingreso de este tipo de vehículos al país que los tradicionales vehículos de combustión fósil.

En razón de lo anterior, a través de la referida ley se ha creado el beneficio fiscal derivado de la importación de vehículos híbridos, eléctricos, bicicletas, velocípedos, ya sea que se traten de vehículos livianos de pasajeros (automóviles, microbuses, motocicletas, tricimotos), livianos de carga (pick ups y paneles, camiones), pesados de

pasajeros (autobuses de todo tipo y cualquier otro con distinta denominación), y transportes de carga, según los parámetros del artículo 12 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial⁷ y Artículo 2 de la ley especial de transporte de carga por carretera⁸.

Los beneficios fiscales se encuentran regulados en el artículo 8 LFIIMTEH, los cuales consisten en establecer un derecho arancelario a la importación del cero por ciento (0%), al ingreso de vehículos automotores de los regulados en las leyes referidas en el párrafo anterior, de los clasificados arancelariamente en los incisos del Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), contemplados en el artículo 10 LFIIMTEH y en la DACG 008-2023⁹ emitida por la Dirección General de Aduanas (DGA), cuya vigencia es a partir del 16/10/2023.

Además, se establecen los siguientes beneficios fiscales a la importación (Art 8 LFIIMTEH):

a) Vehículos eléctricos e híbridos nuevos

Para el caso de vehículos eléctricos e híbridos nuevos, se establece una exención total del Impuesto a la transferencia de bienes muebles y a la prestación de servicios (IVA), y exención total del Impuesto Especial a la Primera Matrícula de Bienes en el Territorio Nacional.

Además, estarán exentos totalmente del pago de derechos anuales de refrenda de matrícula establecido en la ley de derechos fiscales por la **circulación de** vehículos, hasta por un plazo de 2 años, contados a partir del año de emisión de la primera tarjeta de circulación (Art 11 LFIIMTEH).

b) Vehículos eléctricos e híbridos usados

En el supuesto de los vehículos eléctricos e híbridos usados, se establece una exención del impuesto a la transferencia de bienes muebles y a la prestación de servicios (IVA) y exención en un veinticinco por ciento (25%) del impuesto especial a la primera matrícula de bienes en el territorio nacional. Es decir, la única diferencia es que para el

⁶ Díez González, P. (2019). Principios básicos del vehículo eléctrico.

⁷ LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Decreto Legislativo número 477, del 19/10/1995, Diario Oficial Número 212, Tomo número 329 del 19/11/1995.

⁸ LEY ESPECIAL DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA, Decreto Legislativo número 367 del 03/05/2013, Diario Oficial número 99, Tomo número 399, del 31/05/2013.

⁹ DISPOSICIÓN ADMINISTRATIVA DE CARÁCTER GENERAL, DACG No. 008-2023, del 02/10/2023.



segundo de los tributos la exención abarcará únicamente el 25% del total del tributo a pagar.

Para gozar de dichos beneficios, el vehículo usado deberá tener una antigüedad menor a siete años contados desde su fabricación, al momento de la importación, y además no deberá tener ninguno de los títulos de procedencia de los contenidos en el artículo 9 LFIIMTEH o se trate de un vehículo dañado por inundación de agua dulce o salada.

Originalmente la ley contemplaba que el plazo de antigüedad de este tipo de vehículos usados fuera por un plazo menor a 3 años y que además debían de ser importados con baterías eléctricas nuevas, sin embargo, ello fue modificado con la reforma efectuada mediante decreto legislativo número 465 del 09/08/2022, observada por el Presidente de la República y avalada por la Asamblea en sesión plenaria del 22/04/2024, publicándose en el diario oficial número 85, tomo 443 del 7/05/2024, mediante el cual eliminó el requisito de las baterías nuevas y además el plazo de antigüedad subió a 7 años, para evitar restringir la importación de los vehículos a toda clase de importadores.

Asimismo, para gozar de los beneficios aludidos el vehículo eléctrico o híbrido usado deberá tener certificación del Viceministerio de Transporte por ella misma o por intermedio de otra persona en el que se evidencie que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones a través de una revisión técnica vehicular, eliminándose a través de la reforma antes citada, el requisito que establecía que en el país existiesen talleres autorizados, pues ello no se le puede imputar directamente al importador.

c) Bicicletas y demás velocípedos

Para esta modalidad de transportes se establece la exención total del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios (IVA) generados por la importación de los mismos. No aplica lo dispuesto en la Ley del Impuesto a la Primera Matricula de Bienes, al no adecuarse a los presupuestos establecidos en el hecho generador de dicha ley.

d) Estaciones de recarga para vehículos eléctricos e híbridos

Además de los beneficios establecidos para los importadores de los vehículos eléctricos e

híbridos, también se brinda un incentivo fiscal a los establecimientos de centros de recarga, los cuales según el artículo 2 LFIIMTEH, son todas aquellas personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación de servicios de recarga de baterías para vehículos eléctricos e híbridos, según los cuales, gozarán del incentivo fiscal en el sentido de declararse a 0% de derechos arancelarios a la importación, el ingreso al país de estaciones de recarga, así como de la exención total del Impuesto a la transferencia de bienes muebles y a la prestación de servicios generada por la importación de dichas estaciones de recarga.

A su vez, los ingresos obtenidos por dichos establecimientos por la prestación de servicios de recarga eléctrica, estarán exentos 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, pero para ello, deberán contar con acuerdo emitido por el Ministerio de Hacienda, previa opinión favorable de SIGET y llevar registros contables separados de los ingresos exentos y los gravados del establecimiento que los declare.

4. Procedimiento administrativo para gozar de los beneficios fiscales y/o para revocarlos

Por la naturaleza de los beneficios otorgados es preciso mantener un control antes, durante y después de la importación de vehículos híbridos o eléctricos, para evitar abusos o excesos por parte de los distribuidores o importadores de cualquier tipo.

En atención a ello, el artículo 20 LFIIMTEH, establece que será competencia del Órgano Ejecutivo en el Ramo de Hacienda el otorgamiento de los beneficios fiscales a través del siguiente procedimiento:

El importador que desee traer un vehículo eléctrico o híbrido al país deberá presentar una solicitud al Ministerio de Hacienda por medio del cual pida la aplicación de los beneficios fiscales de la LFIIMTEH, debiendo el importador o interesado contar con solvencia tributaria vigente en donde se verifique que no hay deudas tributarias pendientes respecto del ejercicio inmediato anterior al de la importación; además, deberá acreditar los demás presupuestos establecidos en la ley, ya sea que se trate de vehículos nuevos o usados.



Dicha solicitud deberá ser remitida a la Dirección General de Impuestos Internos para su calificación y verificación de los presupuestos legales, quien tendrá 3 días hábiles para emitir opinión técnica sobre la petición efectuada, la cual únicamente podrá solicitar aclaraciones en el plazo máximo de 3 días hábiles al importador o interesado y una vez atendidas las mismas, la Dirección General de Impuestos Internos tendrá 3 días hábiles emitiendo resolución favorable o desfavorable y dirigirla al Ministerio de Hacienda y al importador.

Si la resolución es favorable, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 22 LFIIMTEH, el Ministerio de Hacienda, mediante acuerdo ejecutivo otorgará los beneficios a favor del importador o interesado y para ello contará con el plazo de 3 días hábiles contados a partir de la resolución de la Dirección General e informárselos al peticionante para que pueda proseguir con el procedimiento de despacho para el ingreso del vehículo beneficiado.

Si la resolución es desfavorable, conforme lo señala el artículo 23 LFIIMTEH, la Dirección General de Impuestos Internos deberá fundamentar el incumplimiento atribuido y notificar al interesado en el plazo máximo de tres días hábiles para efectos de interponer el recurso de apelación de considerarlo pertinente.

En el caso que los beneficios sean otorgados por parte del Ministerio de Hacienda, se deberá realizar el teledespacho, adjuntando entre otros documentos la resolución u opinión técnica favorable emitida por la Dirección General de Impuestos Internos o el Acuerdo Ejecutivo emitido por el Ministerio de Hacienda; no obstante, si al momento de la importación no se adjunta la referida documentación, el importador tendrá 30 días hábiles posteriores a la emisión de la nota de salida de los vehículos importados, el cual le servirá al interesado, en su caso para poder hacer la petición ante la autoridad competente, según lo dispone la DACG No. DGA 008-2023.

El control sobre dichos bienes no termina con el ingreso en el país, pues el artículo 20 inciso segundo LFIIMTEH, dispone que tanto la Dirección General de Aduanas como el Viceministerio de Transporte, tendrán competencias para ejercer la vigilancia, control, y fiscalización de los incentivos otorgados, pues precisamente, como lo dispone el artículo 13 LFIIMTEH, subsisten obligaciones para los

importadores, distribuidores y comercializadores a mantener aun después de efectuada la importación.

Además, el control también será aplicable a los centros o estaciones de recarga de energía eléctrica, respecto de los lineamientos técnicos que la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones le establezca y los requerimientos indicados en los artículos 14 y 15 LFIIMTEH.

En ese sentido el artículo 25 LFIIMTEH, establece la obligatoriedad a la Dirección General de Aduanas y al Viceministerio de Transporte, dentro del margen de sus propias competencias, informar al Ministerio de Hacienda los incumplimientos advertidos a la LFIIMTEH o lineamientos técnicos, y para ello se iniciará el procedimiento sancionatorio de revocación de los beneficios otorgados.

Para ese efecto, bastará con la notificación de las autoridades señaladas en el párrafo anterior al Ministerio de Hacienda para que esta última de por iniciado el procedimiento sancionatorio, debiendo brindarle el derecho de audiencia y defensa al presunto infractor en el plazo de 8 días hábiles para que presente los argumentos de descargo, así como el material probatorio para acreditar su posición, el cual en atención a la especialidad de la materia resultará aplicable el régimen probatorio regulado en el Código Tributario a partir del artículo 200 y siguientes de dicha normativa.

Una vez terminado el plazo señalado en el párrafo anterior, con la respuesta o no del presunto infractor, el Ministerio de Hacienda contará con el plazo de 3 días hábiles para emitir resolución, mediante la cual se suspensa o no el beneficio fiscal otorgado, debiendo en uno u otro caso, fundamentar y motivar suficientemente los motivos de la decisión, notificar al interesado y se la habilitará el plazo para impugnar dicha resolución por medio del recurso de apelación.

5. Medios Impugnativos ante el rechazo o revocación de los beneficios fiscales

La Ley de fomento e incentivos para la importación y uso de medios de transporte eléctricos e híbridos, establece la posibilidad al importador o al interesado, de impugnar mediante el recurso de apelación, la resolución mediante la cual se le deniega el otorgamiento de los beneficios



fiscales y además la resolución que revoca los beneficios fiscales ya concedidos, ambos emitidos por el Ministerio de Hacienda, en su caso mediante la Dirección General de Impuestos Internos. Dicho recurso de apelación es competencia del Tribunal de Apelaciones de Impuestos Internos y Aduanas (TAIIA).

La Ley de Organización y Funcionamiento del Tribunal de Apelaciones de los Impuestos Internos y Aduanas¹⁰, es la normativa reguladora del actuar del TAIIA, y además de normar del procedimiento administrativo impugnativo para el diligenciamiento del recurso de apelación conforme lo dispone el artículo 4 de la citada ley de Organización y Funcionamiento; además, en todo lo no reglado en la citada normativa se aplican las disposiciones contenidas la Ley de Procedimientos Administrativos, según lo dispuesto en el artículo 163 LPA.

Sin embargo, la LFIIMTEH, establece, el procedimiento de apelación en cuestión regulado en el artículo 27 LFIIMTEH tratándose de un trámite especial y diferente del regulado en la Ley de Organización y Funcionamiento del Tribunal de Apelaciones de los Impuestos Internos y Aduanas, pues simplifica las etapas del procedimiento de impugnación y establece plazos más expeditos para resolver el recurso en cuestión, señalando el plazo de treinta días posteriores a la fecha de interposición del recurso de apelación.

En ese sentido, el recurso de apelación debe ser presentado en el plazo de tres días hábiles ante el funcionario que emitió la resolución denegatoria de los beneficios fiscales o la que revoca los mismos, teniendo dicha autoridad la obligación de remitir el referido recurso el día hábil siguiente juntamente con el expediente administrativo original al TAIIA para verificar el cumplimiento de los presupuestos de admisibilidad, contando para ello, de tres días hábiles para decidir sobre la admisión o rechazo del referido recurso presentado.

Una vez admitido el recurso de apelación, pueden suscitarse dos supuestos, el primero, que el recurrente en el recurso solicite la producción de prueba, al cual deberá habilitarse el plazo de 5 días hábiles para que presente todos los medios probatorios útiles, pertinentes y lícitos que estime conveniente, para que sean valorados por el TAIIA, al

emitir sentencia; en el segundo supuesto, el recurrente no peticiona la producción de prueba, debiendo omitirse la etapa probatoria y pasando a la etapa de emitir sentencia con la documentación contenida en el expediente administrativo y las explicaciones brindadas en el recurso de apelación.

En uno u otro caso, el TAIIA contará con el plazo de 30 días hábiles para resolver el recurso de apelación planteado, en la cual podrá confirmar, modificar o revocar los actos impugnados con la fundamentación y motivación requerida para dicho acto.

6. Valoraciones y conclusiones

Con la entrada en vigencia de la ley de fomento e incentivos para la importación y uso de medios de transporte eléctricos e híbridos, El Salvador ha dado pasos en materia ecológica tributaria a través de la política de incentivar impositivamente (con el no cobro de tributos), el uso de bienes que son menos contaminantes para el medio ambiente, y disminuir por el contrario otros bienes que a largo plazo pueden generar efectos irreparables a los ecosistemas ambientales. Por ahora, en el ámbito tributario resultará más atractivo para el inversionista importar vehículos eléctricos o híbridos que vehículos de combustión fósil, lo cual, aun cuando no sea muy significativo, puede incidir directa o indirectamente en las estrategias comerciales antes de tomar una decisión.

Según datos publicados por el Registro Público de Vehículos Automotores <https://observatorioial.fonat.gob.sv/parque-vehicular/>, el parque vehicular al mes de abril del año 2024, asciende a la cantidad total de un millón setecientos setenta y nueve mil ochocientos ocho vehículos en sus diferentes modalidades, según el cual, de dicho total, se han importado únicamente 577 vehículos híbridos y 363 vehículos eléctricos, representando los porcentajes del 0.03% y 0.02% del 100% de vehículos circulando en el país.

Aun cuando las cifras no son altas, se han dado los primeros pasos para lograr a largo plazo el cambio

¹⁰ LEY DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL TRIBUNAL DE APELACIONES DE LOS IMPUESTOS INTERNOS Y ADUANAS,

Decreto Legislativo Número 135 del 18/12/1991, Diario Oficial número 242, tomo Número 313, del 21/12/1991



de los vehículos de combustión fósil a los vehículos eléctricos o híbridos, y para ello, el Estado de El Salvador debe mantener y aumentar los esfuerzos a través de las diferentes dependencias para generar el interés en facilitar la importación de este tipo de vehículos, atraer la inversión de capital local o extranjero y convertir al país en unas décadas posteriores en un Estado eco amigable al medio ambiente y garantizar un verdadero desarrollo sostenible para las presentes y futuras generaciones. Mientras tanto, aún faltan ciertos actos por parte del gobierno, como la emisión de la política pública para el fomento en el uso de este tipo de vehículos, o la emisión del reglamento de la ley para coordinar mayores estrategias que estén enfocadas en el objetivo principal de los incentivos fiscales reconocidos, consistentes en la protección del medio ambiente y un verdadero desarrollo sostenible.

