CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
26 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:10 h

PROYECTO DE LEY QUE REGULA EL DESARROLLO Y LA PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD

El congresista que suscribe, **SEGUNDO TEODOMIRO QUIROZ BARBOZA** miembro de la bancada BLOQUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL al amparo de los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 75° y 76°, 2 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente:

FORMULA LEGAL

LEY QUE REGULA EL DESARROLLO Y LA PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas para asegurar el desarrollo y promoción de la electromovilidad mediante medidas para beneficiar la circulación de vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional, y su infraestructura de abastecimiento, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y reducir la importación de combustibles líquidos.

Artículo 2.- Declaración de necesidad pública e interés nacional del Sistema Integrado de Transportes.

Declárese de necesidad pública e interés nacional el desarrollo y la promoción de la electromovilidad dentro del territorio peruano, favoreciendo la circulación de vehículos eléctricos, híbridos y la implementación de la infraestructura de necesaria a fin a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y reducir la importación de combustibles líquidos.

Artículo 3.- Principios de actuación

Para la aplicación de la presente ley se consideran los siguientes principios:

a) El desarrollo de la electromovilidad promueve la protección del medio ambiente, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos. Este se efectúa gradualmente y está alineado a las políticas, planes y programas que se adopten respecto al transporte y movilidad sostenible.
b) La promoción de la electromovilidad se realiza mediante la difusión a la ciudadanía de los beneficios ambientales, sociales, económicos y energéticos de la circulación de vehículos eléctricos e híbridos en el país, privilegiando la participación activa de los ciudadanos
c) Se debe fomentar la coordinación interinstitucional para la implementación de incentivos que permitan un adecuado despliegue y progresiva sustitución de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de carga.
d) Para la implementación de la electromovilidad se incentiva la formación y capacitación en actividades de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos e híbridos, así como la instalación, mantenimiento, reparación y operación de estaciones de carga.

CAPÍTULO II

FOMENTO DE LA ELECTROMOVILIDAD

Artículo 4.- Promoción de la electromovilidad a través del Estado

El Poder Ejecutivo, en coordinación con los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) junto con la participación del sector privado, promueven la movilidad eléctrica, a través de estrategias y mecanismos para la masificación de los vehículos eléctricos, las mismas que son definidas en el reglamento de la presente Ley.

El Ministerio de Educación (MINEDU), a través de sus organismos bajo su cargo, promueve la oferta de programas, talleres o carreras técnicas relacionadas a la electromovilidad con la finalidad de contar con ciudadanos capacitados para brindar el servicio de soporte técnico, mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos e híbridos, y para la instalación de infraestructura de carga.

Las entidades públicas de los tres niveles de gobierno formulan y desarrollan acciones de educación y comunicación ambiental, con la finalidad de difundir los beneficios relacionados con la movilidad eléctrica a efectos de promover el suo de vehículos eléctricos e híbridos.

Artículo 5.- Inclusión de los vehículos eléctricos e híbridos en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones tiene competencia exclusiva para determinar el ingreso y salida del Sistema Nacional de Transporte Terrestre — SNTT de los vehículos eléctricos e híbridos y todos sus componentes; debiendo favorecer dicho ingreso y así incrementar la circulación de este tipo de vehículos.

Artículo 6.- Priorización de adquisición de Vehículos Eléctricos

Las entidades y empresas públicas que requieran adquirir vehículos o sustituir su flota vehicular deben priorizar la compra de vehículos con tecnología energéticamente más eficiente, que considera a la movilidad eléctrica, en función de sus necesidades operativas, disponibilidad de recursos presupuestales y facilidades de acceso a infraestructura de carga para su abastecimiento energético.

Artículo 7.- Beneficios administrativos

Toda autoridad competente encargada de otorgar autorizaciones o habilitaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas y de transporte especial, licencias o concesiones de rutas de transporte público de pasajeros urbano, interurbano y nacional debe promocionar, en relación a sus facultades, la inclusión de la movilidad eléctrica en sus respectivos procesos, además de establecer beneficios administrativos para los usuarios que registren vehículos eléctricos o híbridos.

Artículo 8. Exoneración del Impuesto General a las Ventas para vehículos eléctricos

La importación y/o venta interna de vehículos eléctricos, de sus repuestos y baterías, están exoneradas del Impuesto General a las Ventas, por el plazo de diez (10) años a partir de la vigencia de la presente Ley.

Artículo 9. Exoneración del Impuesto al Patrimonio Vehicular para vehículos eléctricos

Los propietarios de los vehículos eléctricos, se encuentran inafectos al Impuesto al Patrimonio Vehicular, a que se refiere el Capítulo III del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo N° 156-2004-EF.

CAPÍTULO III

SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA Y ABASTECIMIENTO

Artículo 10.- Estaciones de carga en el sector público

Toda entidad y empresa pública que cuente con flota vehicular eléctrica y dispongan de zonas de parqueo vehicular propias debe implementar, espacios priorizados para el parqueo de vehículos eléctricos o híbridos, e incluyen su respectiva infraestructura de carga. Las estaciones de carga se conectan a la red de distribución eléctrica de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Concesiones Eléctricas, su Reglamento y las normas complementarias.

El Ministerio de Energía y Minas aprueba el marco normativo para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días hábiles contados desde la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 11.- Infraestructura de carga en estacionamientos

Las personas naturales o jurídicas que brinden el servicio de estacionamiento vehicular, como servicio principal o servicio complementario o accesorio, deben implementar de manera progresiva la infraestructura de carga para los vehículos eléctricos e híbridos en todos sus locales.

Al instalar estaciones de carga, las personas referidas en el anterior párrafo, pueden optar por ingresar al sistema eléctrico como regulados o usuarios libres, de acuerdo con la capacidad establecida en el Reglamento de Usuarios Libres de Electricidad.

Las Municipalidades no podrá cobrar tasas por licencias de fiscalización, inspección, revisión, control o cualquier otro tipo de actividad similar o conexa, para las obras y actividades que se ejecuten para instalar estas estaciones de carga, no habiendo otro requerimiento que informar sobre el desarrollo de sus actividades de acuerdo a las disposiciones que se establezcan en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 12.- Infraestructura de carga en domicilios

El distribuidor eléctrico local, a través de solicitud y cuenta de parte, deberá realizar los actos necesarios, mediante contratistas, para implementar la infraestructura de carga requerida al domicilio de los usuarios de vehículos

eléctrico o hibrido, e implementar su integración a la red de distribución eléctrica, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad vigentes.

La infraestructura de carga que será instalada en los domicilios de los usuarios de vehículos eléctricos o híbridos destinados para su abastecimiento energético o para la carga de baterías es diseñada, construida, instalada, reparada o modificada por contratistas registrados y autorizados por el Organismo Supervisor de la Inversión de Energia y Mineria (Osinergmin). Los costos de implementación de la infraestructura de carga solicitada, serán financiadas por las propias empresas de distribución eléctrica, según lo establecido en el reglamento de la presente ley.

Artículo 13.- Supervisión y fiscalización de la infraestructura de carga

La supervisión y fiscalización de la infraestructura de carga instalada en el territorio nacional para el abastecimiento energético de vehículos eléctricos o híbridos y para la carga de baterías, y de las estaciones de carga están a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin)

CAPÍTULO IV

ETIQUETADO E IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Artículo 14. Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos

Todo vehículo eléctrico e híbrido que ingrese al mercado nacional debe ser evaluado para que pueda contar con el etiquetado de eficiencia energética, conforme a lo dispuesto en la Quinta Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 022-2020-EM, a fin de proteger el ambiente y salvaguardar el derecho a la información para un consumo responsable.

El Ministerio de Energía y Minas es el encargado de establecer en el reglamento de la presente ley, los requisitos correspondientes para la obtención del etiquetado de eficiencia energética de vehículos eléctricos o híbridos, en coordinación con los sectores involucrados.

Artículo 15. Identificación de vehículos eléctricos

Los vehículos eléctricos son identificables mediante distintivos o sistemas de identificación que son establecidos en el reglamento de la presente Ley.

Los distintivos o sistemas de identificación establecidos son utilizados para que le sea otorgado al usuario los beneficios no económicos referidos en la presente ley, así como por equipos de emergencia en caso de accidentes en los cuales

los procedimientos de atención requieran ser distintos a los de vehículos con motor convencional.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. – Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueba el Reglamento de la presente Ley dentro del plazo de noventa (90) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la fecha de su publicación, mediante Decreto Supremo refrendado por los titulares del Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio del Ambiente.

SEGUNDA. Financiamiento

La implementación de lo establecido en la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades correspondientes.

TERCERA. Adecuación de normas

El Ministerio de Educación, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, OSINERGMIN, gobiernos locales y todo organismo involucrado en el fomento y desarrollo de la movilidad eléctrica, adoptaran las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Lima, 25 de mayo de 2023

ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA
Congresista de la República
Vocera del Grupo Parlamentario
Bloque Magisterial de Concertación Nacional

ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

DR. SEGUNDO T. QUIROZ BARBOZA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Paul Gutierrez T.

Germán Tacuri

Pasión García A

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **30** de **mayo** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **5188/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA; y,**
2. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. ANTECEDENTES

- Habiéndose realizando la búsqueda correspondiente en los archivos del sistema del Congreso, se encontró como antecedente los siguientes proyectos legislativos:

- **PROYECTO DE LEY N° 04405/2018-CR**[1] (PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE.):

Que, se encontró como antecedente el **Proyecto de Ley N° 04405/2018-CR** - "Ley de Movilidad Urbana Sostenible en el transporte"; propuesto a iniciativa del congresista **LUCIANA LEÓN ROMERO** de la bancada parlamentaria Célula Parlamentaria Aprista y otros congresistas, en el cual se señala lo siguiente:

El proyecto de ley en mención tiene como objeto establecer los principios y lineamientos de políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible en el transporte, a fin de recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de las personas y bienes por las ciudades y centros poblados, garantizando las actividades y servicios vinculados a ésta, de manera sostenible, segura y eficiente; priorizando los medios de transporte que impliquen el menor uso de recursos naturales en salvaguarda de la vida y la salud de la población, así como para la preservación de nuestro medio ambiente..

- **PROYECTO DE LEY N° 04685/2014-CR**[2] (LEY QUE FOMENTA LA ADQUISICIÓN Y LA UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS.):

Por otro lado, se encontró también como una propuesta legislativa el **Proyecto de Ley N° 4685/2014-CR** - "Ley que fomenta la adquisición y la utilización de vehículos Híbridos Y Eléctricos", propuesto a iniciativa del

[1] Flores, Jorge. Proyecto de Ley N° 04405/2018-CR. Congreso de la República. Perú, 2023. Recuperado del sistema de búsqueda del Congreso de la República.
[2] Flores, Jorge. Proyecto de Ley N° 04685/2022-CR. Congreso de la República. Perú, 2023. Recuperado del sistema de búsqueda del Congreso de la República.

congresista **KARLA MELISSA SCHAEFER CUCULIZA,** de la bancada parlamentaria Fuerza Popular, entre otros congresistas.

La presente ley tiene por objeto fomentar la adquisición y la utilización de vehículos híbridos y eléctricos con el fin de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del país.

Ambos proyectos de ley fomentan y promueven el transporte de movilidad eléctrica para así tener una mayor eficiencia energética para así desarrollar un transporte sostenible.

1.2. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú:

  "Artículo 192. Los gobiernos regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo.

  (...)

  7. Promover y regular actividades y/o servicios en materia de agricultura, pesquería, industria, agroindustria, comercio, turismo, energía, minería, vialidad, comunicaciones, educación, salud y medio ambiente, conforme a ley."

  "Artículo 195. Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo.

  Son competentes para:

  (...)

  8. Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley (...)".
- Decreto Supremo Nº 027-2019-MTC, Decreto Supremo que crea el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible
- Decreto Supremo Nº 012-2019-MTC, se aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Plan Nacional de Electromovilidad

- Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por D.S.058-2003- MTC y modificatorias:

  "(...)

  79) 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.

  80) 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.

  81) 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.

  82) 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. (...)"

- Decreto Supremo Nº 022-2020-EM, Decreto Supremo que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica.

  "Artículo 2.

  (...)

  2.1. Carga de batería. Es un conjunto de funciones para que, a través del suministro eléctrico, se adapte la tensión y/o corriente a las baterías de la movilidad eléctrica para su operación.

  2.2. Concesionario de distribución eléctrica. Es el titular de una concesión de distribución eléctrica.

  2.3. Infraestructura de carga. Estación instalada con el fin de brindar la carga de baterías para la movilidad eléctrica.

  2.4. Etiqueta de Eficiencia Energética (EEE) o Tabla de Eficiencia Energética. Información respecto del consumo de energía y el rango de eficiencia energética de los equipos energéticos, la cual está contenida en una etiqueta, la misma que es ubicada sobre el envase, empaque, publicidad o cuerpo de los equipos energéticos en un lugar visible para el consumidor. Está impresa o adherida al artefacto y no es removida del producto hasta después de que éste haya sido adquirido por el consumidor.

  2.5. Interoperabilidad en la movilidad eléctrica. Se refiere a la capacidad de interactuar e intercambiar datos e información entre los

diferentes componentes del sistema de movilidad eléctrica (infraestructura de carga, los vehículos y la red eléctrica) haciendo uso de protocolos estandarizados y ampliamente reconocidos. En la movilidad eléctrica, la referida capacidad permite facilitar la compatibilidad e integración entre infraestructuras de carga y a su vez una adecuada gestión del sistema de carga.
2.6. Movilidad eléctrica. Referida al transporte terrestre que hace uso de uno o más motores eléctricos para generar la locomoción, compuesto por Vehículos Eléctricos (EV/BEV), Vehículos Híbrido Enchufables (PHEV) y Vehículos Eléctricos con Autonomía Extendida (REEV) u otros vehículos de transporte terrestre que obtienen toda o parte de su energía eléctrica de un sistema de almacenamiento de energía recargable.
(...)"

1.3. MARCO TEÓRICO

Movilidad Eléctrica[3]

La movilidad eléctrica es aquella que hace uso de uno o más motores eléctricos para generar la locomoción. Actualmente este tipo de movilidad ofrece soluciones para viajes y cargas pequeñas (con bicicletas, scooters y motocicletas eléctricas) hasta viajes largos y con carga pesada (con vehículos de transporte público eléctricos).

Una de las principales ventajas de la movilidad eléctrica es que mejora la calidad de vida de las personas al no emitir gases tóxicos. Asimismo, al prescindir de los motores de combustión, los vehículos eléctricos evitan la emisión de toneladas de gases de efecto invernadero lo que a su vez ayuda en la lucha para mitigar los efectos del cambio climático.

Por esto es considerada como clave para lograr una movilidad sostenible, obteniendo cada vez más apoyo a nivel mundial a través de políticas públicas como la electrificación del transporte público urbano, los cambios en las políticas impositivas, la generación de marcos normativos que la regulan e incluso su integración en las proyecciones a futuro de infraestructuras urbanas.

[3] La movilidad eléctrica, ENEL. Recuperado de https://www.enel.pe/es/sostenibilidad/que-es-la-movilidad-electrica-y-cuales-son-sus-ventajas.html

Transporte Sostenible[4]

La sostenibilidad se basa en aprovechar los recursos que se nos ofrecen, sin malgastarlos ni abusar de ellos. Por tanto, el transporte sostenible es el que reduce el consumo de energía y apuesta por energías limpias y renovables. Para hacerlo se buscan aquellos vehículos que contaminan menos, que utilizan energías no contaminantes y también aquellos que optimizan los traslados.

El sector del transporte es el mayor derrochador de energía y el mayor emisor de dióxido de carbono en el mundo, ya que la mayor parte de la energía empleada en el transporte proviene de combustibles derivados del petróleo. Este aumento de emisiones de gases contaminantes provocados por el transporte es cada vez mayor en las grandes urbes, donde los índices de contaminación atmosférica han llegado a considerarse como cuestiones de salud pública.

Existen algunas alternativas sostenibles de Transporte urbano:

Bicicletas
Se trata de la opción de movilidad más sostenible (y saludable). Además, con la reciente irrupción de las e-bikes (bicicletas tradicionales a la que se les instala un motor eléctrico para que nos ayude en el pedaleo) se ha abierto aún más el abanico de posibilidades sostenibles.

Patinetes eléctricos
Otra de las últimas modas son los patinetes eléctricos. Cada vez son más las personas que optan por dejar su coche en casa y usar esta nueva opción sostenible de transporte que, al cargarse con electricidad, no contamina la atmósfera.

Transporte público
Es sin duda una de las mejores opciones, ya que se trata de un transporte compartido y que ayuda a evitar atascos. Además, cada vez son más los medios de transporte públicos (autobuses, metros, tranvías...) que son eléctricos.

Coches eléctricos
Aunque no sean la solución a los atascos, si reducen considerablemente el impacto medioambiental, ya que no emiten gases nocivos. El coche eléctrico es la solución perfecta para aquellos que quieran un vehículo

[4] El transporte sostenible: ¿por qué es tan importante?, Ruta 67. Recuperado de https://www.ruta67.com/transporte-sostenible/#%C2%BFQue_es_el_transporte_sostenible

particular sostenible. Eso sí, recuerda que siempre es mejor utilizar el transporte público.

Carreteras inteligentes

La movilidad sostenible también puede apelar a las carreteras: pinturas fotosensibles que se cargan con la luz solar para iluminar en la oscuridad o pinturas dinámicas que muestran diferentes iconos según la meteorología son solo dos ejemplos de propuestas que veremos en un futuro cercano y que ayudan al ahorro de energía.

Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)

Los gases de efecto invernadero, conocidos como GEI, son aquellos gases que se acumulan en la atmósfera terrestre y que son capaces de absorber la radiación infrarroja del Sol, aumentando y reteniendo el calor en la atmósfera. Es decir, son aquellos gases presentes en la atmósfera que dan lugar al efecto invernadero.

De la radiación solar que llega al planeta, 1/3 es reflejada al espacio y el resto absorbida por las diferentes capas del planeta (hidrosfera, litosfera, atmosfera). La radiación que procede del sol es de onda larga, mientras que la que refleja la tierra es de onda corta, tipo infrarrojos (desprenden calor); parte de este calor es absorbido por determinados gases de efecto invernadero (GEI) críticos para el desarrollo de la vida en la Tierra.

1.4. PROBLEMÁTICA

Según el el Secretario General de las Naciones Unidas, António Guterres, en su discurso de apertura de conferencia sobre el Transporte Sostenible, indicó "En los próximos nueve años debe producirse un cambio global hacia las energías renovables. El transporte sostenible es fundamental para esa transformación"[5]

También, subrayó lo siguiente: "El transporte, que representa más de una cuarta parte de los gases de efecto invernadero a nivel mundial, es clave para ir por el buen camino. Debemos descarbonizar todos los medios de transporte para llegar a cero emisiones netas en 2050 en todo el mundo". El cambio hacia un transporte sostenible podría suponer un ahorro de 70 billones de dólares para 2050, según el Banco Mundial.

[5] El transporte sostenible es clave para el cambio hacia la energía verde, Organización de las Naciones Unidas. Recuperado de https://news.un.org/es/story/2021/10/1498352

La unión Europea, muestra que el transporte era responsable de cerca de una cuarta parte de las emisiones de CO2 en la UE en 2019, de las cuales el 71,7%% provino del transporte por carretera, según el informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente. Para reducir las emisiones de CO2 y alcanzar la neutralidad climática del Pacto Verde Europeo, hay que disminuir un 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte para 2050, respecto a los niveles de 1990[6].

Mientras que, el sector transporte en América Latina y el Caribe contribuye con aproximadamente el 34% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía, situación que ha desatado graves problemas de salud pública en varias ciudades de la región. La tendencia a la baja en los costos de las baterías, junto con el acelerado desarrollo tecnológico, sugieren un llamado a la actuación proactiva de los países para recibir la electromovilidad[7].

Situación actual del transporte en el Perú

Más de 10 mil muertes al año se producen en Lima y Callao a causa de partículas contaminantes muy pequeñas suspendidas en el aire, con un costo de 12 mil 800 millones de dólares anuales, de acuerdo con la Comisión Electrónica Internacional. El 58% de las emisiones de estas partículas, según ha identificado el Ministerio del Ambiente, provienen del transporte urbano.

Sumado a ello, se tiene en conocimiento que a más de dos años de la Presentación del Plan Nacional de Electromovilidad presentado por la Asociación Automotriz del Perú, no existe un avance significativo en su implementación, aunque en su proyección está la adquisición de vehículos eléctricos en un crecimiento del 100% respecto al 2021.

Según la UTEC, se realizan más de 19 millones de viajes diarios en la capital de Perú, esto también debido al aumento de población y migrantes a Lima. Miles de limeños toman la Línea 1 del Metro de Lima, el único medio de transporte eléctrico de la ciudad, abastecida de energía eléctrica por Enel Distribución Perú desde el 2011. Esto representa el 3% del total de viajes diarios en Lima Metropolitana y Callao, todavía un pequeño porcentaje pero

[6] Emisiones de CO2 de los coches: hechos y cifras (infografía), Parlamento Europeo. Recuperado de https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20190313STO31218/emisiones-de-co2-de-los-coches-hechos-y-cifras-infografia

[7] Electromovilidad: Panorama actual en América Latina y el Caribe: Versión infografía. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de https://publications.iadb.org/es/electromovilidad-panorama-actual-en-america-latina-y-el-caribe-version-infografica#:~:text=El%20sa%20regi%C3%B3n.

con un gran impacto en el cuidado del medio ambiente y la salud de los ciudadanos[8].

Gases de efecto invernadero (GEI). Advertencia global sobre el cambio climático[9]

El problema surge cuando aumenta la concentración de estos GEI, generando un incremento de la temperatura media global, superior a la que cabría esperar si no existieran dichos GEI producidos de manera antrópogénica.

El Calentamiento Global, provocado por el incremento de la concentración de GEI en la atmósfera, que eleva las temperaturas Si bien aparentemente son pocos grados, estos pequeños cambios en la temperatura implican modificaciones peligrosas en el clima (Cambio Climático), que provocan sequías en algunos lugares y lluvias en otros, hablamos de fenómenos meteorológicos extremos.

1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto, lo que refleja que está dentro de las contenciones el establecer el proteger al medio ambiente.

Que, mediante Decreto Supremo Nº 012-2019-MTC, se aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano, en la cual se ha identificado las deficiencias del transporte urbano público como consecuencia de la conjunción de varias situaciones que se presentan, entre ellas, la falta de planificación integral de los servicios de transporte urbano, la baja calidad del transporte público con su problemática de informalidad generalizada, debilidad en la organización del servicio de transporte en el sector formal, características y situación del parque vehicular que presta el servicio, limitada fiscalización, la inadecuada e insuficiente infraestructura existente para el transporte urbano respecto a vías urbanas, equipamiento de paraderos y terminales de intercambio, la debilidad institucional de los gobiernos locales para la gestión del transporte urbano, entre otros. Frente a estas insuficiencias identificadas, se crea la

---

[8] Movilidad eléctrica: El transporte del futuro en Lima, ENEL. Recuperado de https://www.enel.pe/es/historias/movilidad-electrica-el-transporte-del-futuro-en-lima.html

[9]

necesidad de crear la ley que regule el desarrollo de la movilidad eléctrica para la promoción de la eficiencia energética y transporte sostenible.

La movilidad eléctrica ha llegado para hacer un cambio en la forma en que nos transportamos en la ciudad, una alternativa de transporte que planea construir un sistema sostenible y conectado. Para ello, la calidad de vida de los ciudadanos mejoraría, principalmente, por el lado de salud y, en particular, por el menor daño al sistema respiratorio. El transporte público de buses utiliza motores de combustión, lo que genera gases contaminantes por toda la ciudad, por ello, cuánto más rápido se inicie la conversión o reemplazo de los buses actuales a eléctricos y mayor sea su penetración de movilidad eléctrica, mayor será el impacto positivo para la salud.

La adopción de vehículos eléctricos tiene un impacto inmediato para nuestro planeta, marcando un antes y un después en la forma de entender la movilidad para entender la relación con la sociedad y el planeta, comprometidos y abiertos a un futuro con energía limpia y renovable. Sumado a ello, de acuerdo con un estudio realizado por la AAP, la energía eléctrica demandada para el 2031 por los vehículos eléctricos solo representará el 2.65% del total de energía eléctrica producida; es decir, será mucho más amable con el medio ambiente de lo que es ahora el transporte convencional. Un co-beneficio importante de mitigar los GEI es la prevención de impactos negativos en los ecosistemas, incluida la pérdida de biodiversidad, la acidificación de los océanos, la degradación del suelo o la contaminación del agua.

II. EFECTO DE VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La iniciativa legislativa presente, no se contrapone a nuestra Constitución Política, por el contrario, tiene un impacto positivo en la normativa de la Política Nacional de Electromovilidad al 2030. El objetivo buscado por la presente Ley, es objeto establecer medidas para la promoción y masificación de los vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional, y su infraestructura de abastecimiento, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales atmosféricos que afectan a la salud pública y al ambiente; así como contribuir a la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad del sistema de transporte.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no genera costo adicional al erario nacional, , dado que se encargará al Poder Ejecutivo la Política Nacional de Electromovilidad al 2030 en concordancia con las Contribuciones Nacionalmente Determinadas, con la finalidad de establecer un vínculo de cooperación y un marco de acción entre los sectores del Poder Ejecutivo, que permita avanzar con la normativa, planificación, formulación e implementación, tendientes a mejorar la eficiencia energética del parque vehicular del país.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa que propone a guarda concordancia con la Política de Estado del Acuerdo Nacional, incluyendo al **TERCER OBJETIVO: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS.**

DECIMA NOVENA: Desarrollo sostenible y gestión ambiental

> "Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y ciudades sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país".

VEINTIUNAVA: Desarrollo en infraestructura y vivienda

> "Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado."