COMISIÓN DE ENERGÍA Y MINAS
Periodo anual de sesiones 2022-2023

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
14 JUN. 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 13:36 h.

DICTAMEN 28

Señor presidente:

Han sido remitidos para estudio y dictamen de la Comisión de Energía y Minas, de conformidad con los artículos 34 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, las siguientes iniciativas:

- **Proyecto de Ley 3397/2022CR**[1], presentado por el grupo parlamentario **Bloque Magisterial de Concertación Nacional**, a iniciativa del congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**, mediante el cual propone la Ley de Promoción y Fomento de la Electromovilidad.

- **Proyecto de Ley 3741/2022-CR**[2], presentado por el grupo parlamentario **Somos Perú**, a iniciativa del congresista **Esdras Ricardo Medina Minaya**, mediante el cual propone la Ley que fortalece el uso de energía verde en el Parque automotor.

El congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**, en su condición de autor del **Proyecto de Ley 3397/2022-CR**, sustentó dicha iniciativa legislativa en la Décima Segunda Sesión Ordinaria de la Comisión de Energía y Minas, realizado el 4 de enero de 2023.

Luego del análisis y debate correspondiente, la Comisión de Energía y Minas, en la Vigésima Quinta Sesión Ordinaria, del 24 de mayo de 2023, realizada en la modalidad mixta, en la Sala Miguel Grau de Palacio Legislativo y en sala de reuniones de la plataforma[3] de videoconferencia del Congreso de la República **[virtual]**, acordó por **UNANIMIDAD** aprobar[4] el dictamen **APROBATORIO** recaído en los Proyectos de Ley 3397/2022-CR y 3741/2022-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la *Ley de Fomento de la Electromovilidad*, con el **voto FAVORABLE de los congresistas:** *Ilich Fredy López Ureña (AP); Diana Carolina Gonzales Delgado (Av.P); Rosio Torres Salinas (APP); Eduardo Salhuana Cavides (APP); Segundo Toribio Montalvo Cubas (PL); Margot Palacios Huamán (PL); Alfredo Pariona Sinche (PL); Elizabeth Sara Medina Hermosilla (BMCN); Segundo Teodomiro Quiroz Barboza (BMCN); Miguel Ángel Ciccia Vásquez (RP); Jorge Carlos Montoya Manrique (RP); Luis Kamiche Morante (PD); Carlos Javier Zeballos*

[1] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NTQzMzg=/pdf/PL0339720221024

[2] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NjI0MDM=/pdf/PL0374120221205

[3] Según lo establecido en los artículos 27-A y 51-A del Reglamento del Congreso de la República. Se utilizó la herramienta de Microsoft Teams.

[4] Se solicitó autorización para la ejecución de los acuerdos, aprobándose por UNANIMIDAD, considerando la dispensa del trámite de aprobación del acta y de su lectura.

Madariaga (PP); Carlos Enrique Alva Rojas (ID); Jorge Samuel Coayla Juárez (PB); Jorge Alberto Morante Figari (FP); y, Jorge Flores Ancachi (AP).
No estuvieron presentes durante la votación los congresistas: *Diego Bazán Calderón (AvP); Arturo Alegría García (FP); César Manuel Revilla Villanueva (FP); Héctor José Ventura Ángel (FP).*

I. SITUACIÓN PROCESAL

a. Antecedentes procedimentales

El **Proyecto de Ley 3397/2021-CR** ingresó al Área de Trámite Documentario el 24 de octubre del 2022 y fue decretado el 26 del mismo mes a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y a la Comisión de Energía y Minas, como primera y segunda comisión dictaminadora, respectivamente.

El **Proyecto de Ley 3741/2022-CR** ingresó al Área de Trámite Documentario el 5 de diciembre de 2022 y fue decretado el 6 de diciembre del mismo mes a la Comisión de Energía y Minas, como única comisión dictaminadora.

b. Opiniones solicitadas

En cuanto al **Proyecto de Ley 3997/2022-CR**, se solicitó las siguientes opiniones:

FECHA	INSTITUCIÓN	DOCUMENTO	RESPUESTAS
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Ministerio de Energía y Minas (MINEM)	Oficio 0318-2022-2023-CEM/CR Oficio 0717-2022-2023-CEM/CR	**SÍ**
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Ministerio del Ambiente (MINAM)	Oficio 0319-2022-2023-CEM/CR Oficio 0718-2022-2023-CEM/CR	NO
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Ministerio de Educación (MINEDU)	Oficio 0320-2022-2023-CEM/CR Oficio 0719-2022-2023-CEM/CR	**SÍ**
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Oficio 0321-2022-2023-CEM/CR Oficio 0720-2022-2023-CEM/CR	**SÍ**
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Ministerio de la Producción (PRODUCE)	Oficio 0322-2022-2023-CEM/CR Oficio 0721-2022-2023-CEM/CR	NO
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	Oficio 0323-2022-2023-CEM/CR Oficio 0722-2022-2023-CEM/CR	NO
04 NOV.2022 23 NOV. 2023	Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento	Oficio 0324-2022-2023-CEM/CR Oficio 0723-2022-2023-CEM/CR	NO
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)	Oficio 0325-2022-2023-CEM/CR Oficio 0724-2022-2023-CEM/CR	NO
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Asociación Nacional de Universidades Públicas del Perú	Oficio 0326-2022-2023-CEM/CR Oficio 0725-2022-2023-CEM/CR	NO
04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercaderías-SUTRAN	Oficio 0327-2022-2023-CEM/CR Oficio 0726-2022-2023-CEM/CR	**SÍ**

04 NOV. 2022 23 NOV. 2023	Ministerio del Ambiente (MINAM)	Oficio 0319-2022-2023-CEM/CR Oficio 0718-2022-2023-CEM/CR	NO

En cuanto al **Proyecto de Ley 3741/2022-CR**, se solicitó las siguientes opiniones:

FECHA	INSTITUCIÓN	DOCUMENTO	RESPUESTAS
13 DIC. 2022	Ministerio de Energía y Minas	Oficio 0602-2022-2023-CEM/CR	**SÍ**
13 DIC. 2022	Ministerio de Ambiente	Oficio 0603-2022-2023-CEM/CR	NO
13 DIC. 2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Oficio 0604-2022-2023-CEM/CR	**SÍ**
13 DIC. 2022	Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería	Oficio 0605-2022-2023-CEM/CR	**SÍ**
13 DIC. 2022	Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía (SNMPE)	Oficio 0606-2022-2023-CEM/CR	NO
13 DIC. 2022	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales (ANGR)	Oficio 0607-2022-2023-CEM/CR	NO

c. Opiniones recibidas

Para la evaluación del **Proyecto de Ley 3397/2022-CR** se han recibido opiniones de las siguientes instituciones:

MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS (MINEM)

El ministro de Energía y Minas, señor **Oscar Electo Vera Gargurevich**, remitió el Oficio 126-2023-MINEM/DM[5], de fecha 17 de febrero de 2023, adjuntando el Informe 0107-2023-MINEM/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual considera **VIABLE CON OBSERVACIONES**, las mismas que enuncian a través de observaciones o comentarios:

> *"3.14. [...]*
>
> ***Se sugiere reformular el objeto del proyecto de Ley y orientarlo hacia la masificación de los vehículos eléctricos.***
> *[...]*
> ***Se sugiere modificar la finalidad del Proyecto de ley, la cual debería considerar los beneficios y co-beneficios que genere la masificación de los vehículos eléctricos,***
> *[...]*
> ***Se sugiere tomar en cuenta las definiciones establecidas en el Decreto Supremo 019-2018-MTC[6].***

[5] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NjI2NjE=/pdf/0363%20OFICIO-D000338-2022-SUTRAN-PL%203397%2033%20FOLIOS

[6] b. Vehículo Eléctrico: Conocidos como EV (Electric Vehicle) o BEV (Batery Electric Vehicle), es aque propulsado únicamente por uno o más motores eléctricos alimentados por una o más baterías que se recargan conectadas a la red pública.

[...]
Se sugiere eliminar el artículo [5] debido a que el Perú tiene una matriz eléctrica limpia.
[...]
Es importante precisar que, las competencias del MINEM están relacionadas solo con infraestructura de carga de vehículos eléctricos y la eficiencia energética. En este sentido, ***se sugiere retirar el numeral b. del artículo 8 del proyecto de ley, pues escapa de las competencias del MINEM,*** *siendo responsabilidad del Ministerio de Transportes y comunicaciones.*

3.18. Por tanto, la DGEE concluye en el Informe N°002-2023-MINEM/DGEE que: "El Proyecto de Ley N°3397/2022-CR que propone una "Ley de promoción y fomento de la electromovilidad" tiene como objeto establecer un marco regulatorio para la promoción e implementación del transporte eléctrico; ***sin embargo, no establece medidas específicas para la masificación de los vehículos eléctricos, que permita que estos sean competitivos frente a los vehículos convencionales, siendo conveniente realizar una serie de ajuste al texto, conforme a lo indicado en el numeral anterior".***

4. CONCLUSIONES
4.1. Por las consideraciones expuestas, esta Oficina General de Asesoría Jurídica considera que el Proyecto de Ley 3397/2022-CR "Ley de promoción y fomento de la electromovilidad" ***es viable con observaciones, conforme a lo señalado en los numerales 3.14 al 3.18 del presente Informe."***
[Resaltado y subrayado es nuestro]

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC)

La secretaria general **Paola Liliana Lobatón Fucha**, remitió el Oficio 0636-2023-MTC/04[7], de fecha 29 de marzo de 2023, adjuntando el Informe 0192-2023-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Políticas y Regulación en Transporte Multinacional y el Informe N°474-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, mediante emite su opinión técnica legal como **"OBSERVADO"** al **Proyecto de Ley 3397/2022-CR**, por las siguientes consideraciones y conclusión:

"Respecto del artículo 3 del Proyecto de Ley que establece definiciones en relación a los vehículos eléctricos.

d. Vehículo Híbrido Convencional: Conocidos como HEV (Hybrid Electric Vehicle) o híbridos no enchufavles, 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.
e. 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.
También se sugiere incluir la definición de:
Vehículo Eléctrico con Autonomía Extendida: Conocidos como REEV (Range Extendr Electric Vehicle), es aquel vehículo eléctrico cuyas baterías se recarga 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.

[7] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/ODc5ODg=/pdf/0710%20OFICIO%20N%C2%B0%200636-2023-MTC-04%20%2031%20FOLIOS

3.18 *Al respecto, si bien, en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley reconoce y describe que las definiciones de vehículo eléctrico, vehículo híbrido convencional, vehículo híbrido enchufable y vehículo eléctrico con autonomía extendida, constituyen definiciones vigentes, las cuales se encuentran recogidos en el Anexo II del RNV,* ***en la Exposición de Motivos no se señala los motivos por los cuales éstas definiciones necesitarían ser modificadas, conforme lo propuesto en el Proyecto de Ley; por lo que corresponde observar el citado dispositivo****. Asimismo, respecto de las demás definiciones, en la Exposición de Motivos no se sustenta el fundamento técnico de cada definición propuesta.*

Respecto del artículo 7 del Proyecto de Ley que delega competencias al MTC, Ministerio de la Producción, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, MEF, Gobiernos Regionales y autoridades de transporte local:

3.21 ***Sobre el particular, se colige que las competencias de los ministerios deben ser dispuestas a través de su Ley de Organización y Funciones; y, que a través de un decreto supremo se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de un ministerio.***

Respecto del artículo 12 del Proyecto de Ley que regula la recarga en parqueos.

3.24. ***Al respecto, si bien es una acción que se encarga a otro Sector del Poder Ejecutivo; y, de insistirse con la aprobación de la presente propuesta legislativa, se advierte que el referido artículo sólo considera a la instalación de centros de recarga para vehículos eléctricos en "nuevos parqueos públicos y centros comerciales", por lo que resulta ambiguo el extremo de sus efectos, dado que podría entenderse aplicable, por ejemplo, a los establecimientos que cuentan con espacios para estacionamiento al público.***

Respecto de la Tercera Disposición Complementaria Final, que dispone la investigación universitaria.

3.28. ***Sobre el particular, corresponde citar lo señalado en el artículo 18 de la Constitución Política del Perú, en adelante CPP, donde se dispone que cada universidad es autónoma en su régimen normativo, de gobierno, académico, administrativo y económico****. Por lo tanto, corresponde observar la presente disposición por contravenir disposiciones constitucionales al vulnerar la autonomía universitaria omitiéndose que éstas se rigen por sus propios estatutos en el marco de la CPP y por las leyes de su materia.*

Respecto de los artículos 13, 14, 15 y 19 del Proyecto de Ley que dispone realizar acciones y gestiones sobre la electromovilidad.

3.29. ***Los artículos 13, 14, 15 y 19 del Proyecto de Ley, contienen disposiciones que delegan en el Poder Ejecutivo la ejecución de acciones y gestiones que viabilicen su objeto, por lo que, ello afectaría el presupuesto del Estado,***

por lo que lo dispuesto en los referidos artículos no se condicen con lo establecido en el artículo 79 de la CPP, concordante con el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso, dado que los representantes del Congreso de la República no tienen iniciativa para crear ni aumentar gasto público.

Respecto al artículo 16 del Proyecto de Ley sobre incentivos para la implementación de la electromovilidad.

3.31. ***De lo anterior es necesario advertir que no se ha desarrollado en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, el impacto de las referidas medidas, como tampoco se ha realizado su justificación e implementación en el gasto público.***

Respecto de la Exposición de Motivos sobre el Análisis Costo – Beneficio.

3.34. El acápite IV de la Exposición de Motivos desarrolla el "Análisis Costo – Beneficio" del Proyecto de Ley, precisando que "la aprobación y promulgación de la presente iniciativa legislativa, no le significará ningún tipo de egreso adicional al Estado, pues se financiará con cargo al presupuesto del Ministerio de Energía y Minas (...)"; no obstante, en las disposiciones de los artículos del Proyecto de Ley se menciona acciones a ejecutar por parte del MTC, Ministerio de la Producción, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, MEF, Gobiernos Regionales y autoridades de transporte local conforme lo descrito precedentemente, ***razón por la que corresponde reformular el mismo en dicho extremo.***

"III CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta lo opinado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, la Dirección General de Asuntos Ambientales, el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible - PROMOVILIDAD y por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, ***esta Oficina General de Asesoría Jurídica concluye calificar "observado" al Proyecto de Ley N° 3397/2022-CR****, Proyecto de Ley de promoción y fomento de la electromovilidad."*
[Resaltado y subrayado es nuestro]

MINISTERIO DE EDUCACIÓN (MINEDU)

La secretaria general del Ministerio de Educación, señora **Magaly Virginia Villafuerte Falcón**, por encargo del ministro de Educación, eleva el Oficio N° 01390-2023-MINEDU/SG, adjuntando el Informe N° 00322-2023-MINEDU/SG-OGAJ, remitido por la Oficina General de Asesoría Jurídica, de fecha 13 de abril de 2023, en el que concluye que el **Proyecto de Ley 3397/2022-CR** "**NO RESULTA VIABLE**", por las siguientes consideraciones:

"III. CONCLUSION:
Con base en lo señalado por la DIGEBR y la DIGESU en los Informes N° 1306-2022-MINEDU/VMGP-DIGEBR y N° 040-2023-MINEDU/VMGP-DIGESU, se concluye que el Proyecto de Ley N° 3397/2022-CR no resulta viable, por lo siguiente:

(i) ***El Proyecto de Ley al establecer que las universidades públicas y privadas prioricen la investigación del transporte eléctrico a fin de implementar la industrialización nacional y de sus componentes, estaría contraviniendo la autonomía universitaria en sus regímenes académico y económico****, en la medida que cada universidad define sus programas de investigación, así como el destino de sus recursos, para la consecución de sus fines institucionales.*

(ii) ***En el análisis costo beneficio del Proyecto de Ley se aduce que no genera gasto público, ni impacto negativo, lo cual resulta contradictorio*** *pues en dicho análisis establece que las universidades deberían implementar investigaciones para la industrialización nacional y de los componentes del transporte eléctrico.*

(iii) ***Respecto de la definición del Principio Innovación, ciencia y tecnología (literal e del artículo 4 del Proyecto de Ley), corresponde precisar que lo descrito no corresponde a un "principio"****, sino que representa una acción concreta que de acuerdo a la propuesta normativa sería desarrollada por el Ministerio de Educación. Asimismo, es importante que se precise si el término "Instituciones Educativas" se refiere solo a la educación básica o comprende otra etapa como la educación superior.*

(iv) ***Respecto al artículo 13 del Proyecto de Ley, a efectos de evitar confusiones sobre las funciones rectoras sobre la educación que tiene el MINEDU, correspondería precisar que el Ministerio de Energía y Minas, realizará acciones de difusión/divulgación.*** *En esa línea, se recomienda precisar el título del artículo como. "sensibilización sobre movilidad eléctrica".*
[Resaltado y subrayado es nuestro]

AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU

La gerente General de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, señora **Juana Rómula López Escobar**, eleva el Oficio N°D-000357-2023-ATU/GG a la Secretaría General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señora Paola Liliana Lobatón Fuchs, adjuntando el Memorando 000698-2023-ATU-/DO, emitido por la Dirección de Operaciones, de fecha 3 de marzo de 2023, en el que **considera favorable**; sin embargo, sugiere modificar el artículo 17 del Proyecto de Ley, y el Informe D-00079-2023-ATU/GG-OAJ, de fecha 13 marzo de 2023, mediante el cual considera que la iniciativa legislativa **contiene OBSERVACIONES que tienen que ser evaluadas**, por carecer de competencia; con la siguiente conclusiones y recomendaciones:

A) Conclusiones del Informe D-000619-2023-ATU/DO-SSTR

"III CONCLUSIONES:
3.1. A través del Proyecto de Reglamento que regula el Régimen Excepcional de otorgamiento o renovación d autorizaciones para la Prestación del Servicio Público de

Trasporte Regular en el territorio de competencia de la ATU, se busca promover la renovación de vehículos del parque automotor a través del uso de nuevas tecnologías con la finalidad de optimizar el funcionamiento del Sistema Integrado de Transportes.
3.2 Estando a ello, esta Subdirección ***considera favorable el Proyecto de Ley 3397/2022-CR*** *"Ley de Promoción y Fomento de la Electromovilidad", el cual busca incentivar el uso de vehículos eléctricos en el transporte público; sin embargo, se sugiere modificar el artículo 17 del referido proyecto de ley respecto al término "priorizar" por "promover" conforme a lo señalado en los numerales 2.6 y 2.7 del presente informe.*

IV. RECOMENDACIÓN:
Se recomienda remitir el presente informe a la Dirección de Integración de Transporte Urbano, a fin de que consolide la respuesta que se brindará a la Comisión de Energía y Minas del Congreso de la República.

B) Conclusiones del Informe D-000125--2023-ATU/DO-SSTE

IV CONCLUSIONES:

4.1 Esta Subdirección considera favorable el Proyecto de Ley 3397/2022-CR "Ley de Promoción y Fomento de la Electromovilidad" el cual busca incentivar el uso de vehículos eléctricos en el transporte público; sin embargo, ***se sugiere modificar el artículo el artículo 17 del referido proyecto de ley respecto al término "priorizar" por "promover" conforme a los fundamentos señalados en los numerales 2.6 y 2.7 del presente informe.***

4.2 ***Asimismo, consideramos necesario que se impulse la homologación vehicular*** *que asegure el cumplimiento de los estándares de calidad, y los mismos sean determinados en el Reglamento Nacional de Vehículos para los vehículos eléctricos destinados a prestar el servicio de transporte especial en todas las modalidades.*

V. RECOMENDACIÓN:

Se recomienda remitir el presente informe a la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Racaudo, a fin que consolide la respuesta que se brindará al Presidente de la Comisión de Energía y Minas del Congreso de la República.

C) Conclusiones del Informe D-000125--2023-ATU/DO-SSTE

IV. CONCLUSIONES

4.1 Por las consideraciones expuestas en el presente informe esta oficina considera que el Proyecto de Ley N°3397/2022-CR "Ley de Promoción y Fomento de la Electromovilidad" ***contiene observaciones que deben ser evaluadas por la Comisión de Trasportes y Comunicaciones del Congreso de la República.***

4.2 Finalmente, ***coincidimos con las consideraciones expuestas por la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo. Dirección de Operaciones y por la Subdirección de Asuntos Ambientales de la Dirección de Asuntos Ambientales en sus respectivos informes.***

V. RECOMENDACIÓN:

En virtud a lo expuesto, se recomienda remitir el Proyecto de Ley N °3397/2022-CR, el presente informe y sus antecedentes al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para conocimiento y fines.

[Resaltado y Subrayado es Nuestro]

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCADERÍAS-SUTRAN

El superintendente de la Superintendencia SUTRAN, señor **Guillermo Arturo Gouro Mogollón**, remitió el Oficio D000338-2022-SUTRAN-SP[8], de fecha 30 de noviembre de 2022, adjuntando el Informe D000642-2022-SUTRAN-OAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual **SE ABSTIENE de emitir opinión**, por carecer de competencia; con la siguiente conclusión:

"IV CONCLUSIONES
(...)

4.2 En ese marco, esta Subgerencia de Normas considera que ***no corresponde emitir opinión sobre el Proyecto de Ley 3397/2022-CR*** *que propone una "Ley de Promoción y Fomento de la Electromovilidad",* ***debido a que propone regular la promoción e implementación del ordenamiento del transporte terrestre a través de vehículos eléctricos, encontrándose ello dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones."***
[Resaltado y subrayado es nuestro]

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ- AAP

El presidente del Consejo Directivo, señor Karten Kunckel Saamer y el gerente general, señor Adrián Revilla Vergara, de la Asociación Automotriz del Perú - AAP, remitieron la Carta 038-2023/AAP-PD-GG[9], de fecha 31 de marzo de 2023, a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, respecto *al predictamen* que propone la *"Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional"*, resultado de una acumulación de 11 proyectos de ley, que incluye al Proyecto de Ley 3397/2022-CR, que promueve la Ley de Promoción y Fomento de la Electromovilidad, derivado a la Comisión de Energía y Minas, como segunda comisión dictaminadora; al respecto, emiten opinión técnica *[tácitamente]* como **"VIABLE"**, proponiendo las recomendaciones:

"Al respecto nuestro gremio considera que ***para lograr la reducción de las emisiones de contaminantes locales y Gases de Efecto Invernadero -GEI, se debe promover la renovación del parque automotor con vehículos limpios y cero***

[8] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NjI2NjE=/pdf/0363%20OFICIO-D000338-2022-SUTRAN- PL%203397%2033%20FOLIOS

[9] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/ODkwMTU=/pdf/RO-Cart-%20N%C2%B0038-2023-AAP

emisiones *(eléctricos, híbridos, GNV, entre otros),* ***mediante el establecimiento de un nuevo marco regulatorio*** *y la aplicación de incentivos operativos y tributarios, razón por la cual y con el objeto que exista concordancia con las normativas que se encuentran vigentes,* ***proponemos realizar las siguientes precisiones al proyecto de "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".***

[Resaltado y subrayado es nuestro]

Para la evaluación del **Proyecto de Ley 3741/2022-CR** se han recibido opiniones de las siguientes instituciones:

MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS (MINEM)

El ministro de Energía y Minas, señor **Oscar Electo Vera Gargurevich**, remitió el Oficio 080-2023-MINEM/DM[10], de fecha 24 de enero de 2023, adjuntando el Informe 067-2023-MINEM/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual considera que **NO ES VIABLE**, por la siguiente conclusión:

> ***"4. CONCLUSIÓN***
> *Por las consideraciones expuestas, y de acuerdo a lo expuesto por la Dirección General de Eficiencia Energética en el Informe N°016-2022-MINEM/DGEE-FB, esta Oficina General de Asesoría Jurídica considera que el Proyecto de Ley N°3741/2022-CR "Ley que fortalece el uso de energía verde en el parque automotor", no es viable, en tanto:*
>
> - ***El Proyecto de Ley no propone medidas específicas*** *para promover un parque automotor más limpio, y tampoco propone o medidas para la masificación de los vehículos eléctricos o híbridos, siendo una propuesta poco clara.*
> - ***La normativa vigente ya regula de alguna manera lo previsto en el Proyecto de Ley****, al regular el abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica, con la finalidad de hacer uso eficiente de la energía y coadyuvar a reducir el consumo de combustible fósil, siendo competencia del MINEM diseñar, establecer y supervisar las políticas nacionales y sectoriales en materia de energía."*
>
> **[Resaltado y subrayado es nuestro]**

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC)

La secretaria general **Paola Liliana Lobatón Fucha**, remitió el Oficio 0638-2023-MTC/04[11], de fecha 31 de marzo de 2023, adjuntando el Informe N°217-2023-MTC/18.01 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe N°0430-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, mediante

[10] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NzM1OTY=/pdf/1050822-OFICIO-080-2023-MINEM-PL%203741-%208%20FOLIOS

[11] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/ODg5NDA=/pdf/0723%20OFICIO%20N%C2%BA%200658-2023-MTC-04%2019%20FOLIOS

emite su opinión técnica legal como **"OBSERVADO"** al **Proyecto de Ley 3741/2022-CR**, por la siguiente consideraciones y conclusión:

"(...) CONCLUSIONES

4.1 En virtud a lo expuesto, se concluye que el Proyecto de Ley N° 3741/2022-CR "Ley que fortalece el uso de energía verde en el parque automotor", presenta OBSERVACIONES, por lo siguiente:

- *En cuanto a los artículos 1 y 2 del Proyecto de Ley , se observa que se debería ampliar el término de "reduciendo las emisiones de CO2" por "reduciendo gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos", así como, se recomienda ampliar los beneficios de la norma considerando que el uso de energías renovables reduce contaminantes locales, lo cual contribuyen con la mejora de la salud de la población, mientras que la reducción de gases de efecto invernadero lucha contra el cambio climático.*
- *Respecto al artículo 3 del Proyecto de Ley, se observa que se debería ampliar los beneficios de la norma, considerándose que esta busca mitigar los GEI que contribuye con el cambio climático y mitigar los contaminantes locales mejora la salud de la población".*
- *En lo concerniente a las Disposiciones Complementarias Finales, se observa que la propuesta legislativa debe contar con la opinión del Ministerio de Energía y Minas, así como, del Ministerio del Ambiente."*

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA - OSINERGMIN

El presidente del Consejo Directivo, señor **Omar Chambergo Rodríguez**, remitió el Oficio 5-2023-OS7PRES[12], de fecha 24 de enero de 2023, adjuntando el Informe 0730-2022-GRT-DSR-DSE, elaborado por la Gerencia de Regulación de Tarifas, mediante el cual señalan que **NO ES VIABLE**, por la siguiente conclusión:

*"5. **Conclusión***

***Los artículos 1, 2, 3 y la segunda disposición complementaria final del Proyecto de Ley 3741/2022-CR, de alguna forma, ya se encuentra recogida en el Decreto Supremo N° 022- 2020-EM; por lo que se debe replantear la propuesta del Proyecto**, de tal forma que asegure un marco regulatorio para incrementar sostenidamente el uso de vehículos eléctricos (masificación), estableciendo principalmente la aplicación de incentivos económicos y operativos para tal fin. Asimismo, se sugiere compatibilizar el proyecto de Ley 3741/2022- CR con uno o algunos de los proyectos de ley que tienen relación y son afines con iniciativas del mismo Congreso de la Republica, conforme a listado consignado en el numeral 4.3 del presente informe.*

- *Sin perjuicio de lo expuesto en el párrafo precedente, se propone realizar la modificación a la tercera disposición complementaria, debido a que la*

[12] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/Njc5NDk=/pdf/0442%20Oficio%20N%C2%B0%205-2023-OS-OSINERGMIN%208%20FOLIOS

participación de Osinergmin generaría una superposición de competencia con las municipalidades.

- *Por los fundamentos mencionados, somos de la opinión que* ***el Proyecto de Ley N° 3741/2022- CR, "Ley que fortalece el uso de energía verde en el parque automotor" no es viable*** *en los términos propuestos, requiere mayor análisis y modificaciones de acuerdo con las observaciones formuladas."*

[Resaltado y subrayado es nuestro]

OPINIONES CIUDADANAS

Respecto a los Proyectos de Ley 3397/2022-CR y 3741/2022-CR hasta la aprobación del presente dictamen, no se han recibido opiniones y tampoco se encuentran registradas opiniones ciudadanas en el sistema de Proyectos de Ley del Congreso de la República.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

EL PROYECTO DE LEY 3397/2022-CR

Cumple con los requisitos formales señalados en el artículo 75 y en el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República y tiene por objeto establecer un marco regulatorio para la promoción e implementación del transporte eléctrico en el territorio nacional, que facilite el fomento de la industrialización nacional, comercialización y uso de vehículos eléctricos y simultáneamente permita el desarrollo de la infraestructura vial necesaria.

El Proyecto de Ley 3397/2022- CR, en su fórmula legal cuenta con veintiún artículos. **1)** La Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para la promoción e implementación del transporte eléctrico en el territorio nacional (Art.1), **2)** La finalidad es mejorar la capacidad de transportes a nivel nacional y al mismo tiempo reducir los impactos nocivos para el medio ambiente (Art.2), **3)** Definiciones de la Ley (Art. 3); **4)** Establece los principios rectores (Art.4), **5)** Referido a la Prioridad nacional y Facilidades para el transporte eléctrico (Art 5), **6)** Establece el Plan Estratégico Nacional (Art 6), **7)** Constituye la Competencia (Art.7), **8)** Considerado a las Obligaciones de la autoridad competente (Art. 8), **9)** Impacto Ambiental (Art. 9), **10)** Concerniente a las estaciones de recarga (Art. 10), **11)** Instituye el servicio de recarga (Art. 11), **12)** Respectivo a la recarga en parqueos (Art. 12), **13)** Referente a Educación sobre movilidad eléctrica (Art. 13), **14)** Se implementa la Capacitación técnica (Art. 14), **15)** Concerniente a Investigación, desarrollo e innovación (Art. 15), 16) Incentivos para la implementación de la electromovilidad (Art. 16), **17)** Transporte público con flotas eléctricas (Art. 17), **18)** Información sobre la tecnología de vehículos eléctricos (Art. 18), **19)** Servicio de trenes (Art. 19), **20)** Servicio de reparación y revisión (Art. 20), **21)** Responsabilidad Social (Art. 21) y seis Disposiciones Complementarias Finales; primera, Reglamentación de La Ley; segunda,

Implementación de la ley; tercera, investigación universitaria; cuarta, financiamiento y recuperación del transporte urbano; quinta, derogación; sexta, vigencia de la norma.

EL PROYECTO DE LEY 3741/2022-CR

Cumple con los requisitos formales señalados en el artículo 75 y en el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República y tiene por objeto fortalecer el uso de la energía verde en el parque automotor como medio alternativo del uso de energías limpias, reduciendo las emisiones de CO2.

Entre los aspectos más relevantes del proyecto de ley se encuentran los siguientes: 1) el objeto de la ley es fortalecer el uso de la energía verde en el parque automotor como medio alternativo del uso de energías limpias, reduciendo las emisiones de CO2 (Art. 1); 2) La finalidad pretende reducir el uso de fuentes de energía fósil, como estrategia para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando energía renovable (Art. 2), 3) Considera la Justificación (Art. 3), y tres Disposiciones Complementarias Finales; primera, conferida a la Vigencia; segunda, Implementación de la ley; tercera, destinada al Registro Único.

III. MARCO NORMATIVO

El análisis del Proyecto de Ley se sustenta en el siguiente marco normativo:

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso.
- **Ley 29158**, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
- **Ley 30705**, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas
- **Ley 27345**, Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía.
- **Ley 28611,** Ley General del Ambiente.
- **Decreto Supremo 053-2007-EM**, que aprueba el Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía (Reglamento de la Ley 27345).
- **Decreto Supremo 064-2010-EM**, que aprueba la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040.
- **Decreto Supremo N°022-2020-EM**, que aprueba disposiciones sobre la Infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad.
- **Decreto Supremo 031-2007-EM**, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas, y sus modificatorias.
- **Ley 27181,** Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- **Ley 29370,** Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- **Ley 29380**, Ley que crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN.
- **DS 021-2018-MTC**, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- **DS 053-2027-EM,** Reglamento de la Ley de Promoción el Uso Eficiente de la Energía.
- **DS 022-2020-EM,** Decreto Supremo que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de Carga y Abastecimiento de Energía Eléctrica para la Movilidad Eléctrica.
- **DS 058-2003-MTC,** Reglamento Nacional de Vehículos.
- **Resolución Ministerial 250-2019-MINEM/DM**, Autorizan publicación de proyecto de Decreto Supremo que aprueba "Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento".
- **Resolución Ministerial 015-2019-MTC/01**, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- **Decreto Supremo 001-2015-MINEDU**, Reglamento de Organización y Funciones del MINEDU.

IV. ANÁLISIS DE LAS PROPUESTA LEGISLATIVA

a) Acumulación Justificación de la acumulación de las iniciativas legislativas 3397/2022-CR y 3741/2022-CR

Los dos proyectos de ley para el análisis correspondiente incluyen en sus fórmulas legales textos normativos relacionados a fortalecer el uso de energías limpias en el sector automotriz, a fin de reducir los impactos nocivos para el medio ambiente producto del CO_2. Asimismo, plantean en su *"exposición de motivos"* la necesidad de fomentar la "Electromovilidad", mediante el uso de vehículos eléctricos contribuir a la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad del sistema de transporte, a fin de contrarrestar el calentamiento global frente al incremento descontrolado de la concentración de dióxido de carbono- CO_2. La implementación progresiva de la movilidad sostenible permitirá significativa y eficientemente el uso razonable de los recursos naturales y por ende la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

En ese sentido, ambas iniciativas legislativas, guardan en cierta medida una similitud y tratan la misma materia, la de promocionar el transporte eléctrico, a fin de reducir los impactos nocivos al medio ambiente. No obstante, **para efectos de desarrollo del presente dictamen se tomará como base el Proyecto de Ley 3397/2022-CR**; toda vez, que el Proyecto de Ley 3741/2022-CR, según las conclusiones formuladas por Ministerio de Energía y Minas, ha observado que no es viable por carecer de un desarrollo detallado y no propone medidas específicas para promover un parque automotor más limpio detallado. A su

turno, el Organismo Supervisor de la Inversión de Energía y Minería-OSINERGMIN, considera que debe replantearse la propuesta del Proyecto, a fin de asegurar un marco regulatorio para incrementar sostenidamente el uso de vehículos eléctricos (masificación). Igualmente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, desde el punto de vista legal, opina que el Proyecto de Ley N°3741/2022-CR "Proyecto de Ley que fortalece el uso de energía verde en el parque automotor" presenta observaciones.

Siendo ello así, la Comisión de Energía y Minas, concordante al Reglamento del Congreso de la República y a la práctica parlamentaria que establece que, cuando dos [o más] iniciativas legislativas tienen elementos comunes estos deben acumularse en un solo pronunciamiento de la Comisión, por lo que se ha decidido acumular los **Proyectos de Ley 3397/2022-CR** y el **Proyecto de Ley 3741/2022-CR**.

Asimismo, como respaldo de esta decisión cabe citar el Acuerdo de Consejo Directivo, Acuerdo 686-2002-2003/CONSEJO-CR que señala en su primera disposición lo siguiente:

> *"Solo se admitirá la acumulación d proyectos de ley y de resolución legislativa con otra en trámite, siempre que éstos se encuentren en la etapa de estudio en Comisiones y el dictamen no haya sido aprobado por la Comisión informante.*
>
> *Dentro de este plazo, las Comisiones podrán hacer la acumulación de oficio sobre los proyectos de ley y de resolución legislativa que reciban por la vía regular mediante decreto de Oficialía Mayor, elaborado luego de la consulta previa de la Primer Vicepresidencia, de acuerdo con las normas reglamentarias".*

En esa línea, el "Manual de Proceso Legislativo" señala:

> *"(...) la finalidad de las acumulaciones responde a un criterio de consolidación temática, que busca integrar materialmente propuestas legislativas, temática y procesalmente conexas, con un criterio uniforme y coherente, en un dictamen que consolida las iniciativas en una sola propuesta de acto legislativo ante el Pleno; y, a un criterio de economía procesal, que permite tratar de manera más simple y directa lo semejante con lo semejante en el mismo acto, evitando la innecesaria duplicación o reproducción de tareas".*

Por consiguiente, **la acumulación de las propuestas legislativas bajo análisis es reglamentaria debido a la concordancia de los temas que abordan respectivamente.**

b) Problemática identificada

Uno de los principios generales de la técnica legislativa es el **principio de necesidad**. En ese sentido, toda propuesta legislativa presupone la existencia de un hecho o problema que se debe enfrentar e intentar solucionar. *"La idea es que la comprensión del problema deje en claro cuál es el estado de necesidad que se pretende*

superar. En realidad, de lo que se trata es que, ubicada la necesidad de un determinado grupo humano, se presuma con fundamento que dicha necesidad puede ser abordada y superada mediante una ley"[13]. Es decir, existe materia legislable cuando se determina que, del análisis del **hecho** o **problema**, se puede implicar que hay materia por legislar.

Ahora, **¿cuál es el hecho o problema que se pretende resolver con las iniciativas legislativas?**

Para el autor del **Proyecto de Ley 3397/2022-CR** señala en su exposición el siguiente problema: que para no sobrepasar un aumento de temperatura de 2°C producto del calentamiento global se requiere de una economía baja en carbono encontrando la forma de reconciliar el crecimiento económico con los compromisos nacionales de gestión en emisiones. Es así que se requiere de un marco regulatorio para acelerar el despliegue de la movilidad eléctrica y su infraestructura de abastecimiento en el país, a fin de: **diversificar la matriz energética, fortaleciendo la seguridad energética; reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afectan la salud pública y al ambiente; contribuir a la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad del sistema de transporte**; fomentar el desarrollo de la industria nacional relacionada a la manufactura de vehículos y sus componentes; y haciendo un uso sostenible de los recursos naturales requeridos para dicha industria como el cobre y el litio.

De lo expuesto, podemos inferir como problema identificado por el autor el siguiente: **el incremento de concentración de dióxido de carbono CO2 producto de la actividad humana, que tiene una gran incidencia e intensifica el calentamiento global como resultado de las emisiones de gases efecto invernadero (GEI), especialmente, en el sector transporte, lo que ocasiona un gran impacto perjudicial al medio ambiente**. En ese sentido, la materia legislable **es regular la movilidad sostenible en el sector transporte, a través del fomento de la electromovilidad**, a fin de promover la protección del medio ambiente, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos e incidir significativamente en el fortalecimiento de la eficiencia y seguridad energética.

Es así, que para resolver el problema identificado (oportunidad de mejora) según el autor se requiere establecer un marco normativo para la promoción e implementación del transporte eléctrico en el territorio nacional que facilite la comercialización y uso de vehículos eléctricos y simultáneamente la implementación de la infraestructura vial necesaria para alanzar el desarrollo de la movilidad sostenible.

[13] Curso de Redacción de Proyectos de Ley, Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios.

En ese sentido, **¡la solución del problema identificado (oportunidad de mejora) requiere de la norma propuesta en la iniciativa legislativa?**

La Comisión de Energía y Minas es consciente que a través de una ley para fortalecer la seguridad energética y obtener una movilidad sostenible y eficiente en el país es un tanto compleja, pero no imposible. Ahora bien, si lo que se pretende es el cumplimiento como Estado frente a los desafíos en materia de preservación del medio ambiente y los compromisos suscritos a través del Acuerdo de París, la Convención Marco de la Naciones Unidas sobre cambio Climático (CMNUCC), el cual han plateado como metas mantener la temperatura atmosférica global "muy por debajo" de los 2°C y que se debe hacer todos los esfuerzos necesarios para que este incremento no exceda en 1.5°C, así como incrementar la habilidad de los países para la adaptarse a los efectos adversos del cambio climático, fomentar la resiliencia ante las variables climáticas.

Por lo que corresponde a la Comisión de Energía y Minas impulsar a través de esta iniciativa legislativa el fomento de la electromovilidad, propulsando la masificación de los vehículos eléctricos e híbridos de forma progresiva, a fin de reducir las emisiones de gases efecto invernadero (GEI), reducir la importación de combustibles líquidos, por ende, mejorar la calidad de vida la población y el desarrollo sostenible del medioambiente.

En esa misma línea, corresponde al Ejecutivo establecer dentro de la política y los planes energéticos, la inclusión del fomento de la electromovilidad, a fin de garantizar la transición de los vehículos a combustión a vehículos eléctricos e híbridos, así como fomentar la implementación de una adecuada infraestructura de carga, beneficios económicos y tributarios, congregando la participación de todo los involucrados en la materia.

Es por ello que, **mediante esta propuesta legislativa se busca fomentar la electromovilidad propulsando la masificación de los vehículos eléctricos**, a fin de mejorar la calidad de vida la población y el desarrollo sostenible del medioambiente.

c) Propuesta normativa

Del examen efectuado a los Proyecto de Ley 3397/2022-CR y 3741/2022-CR se puede colegir que ambos tienen fines comunes respecto a establecer un marco normativo que coadyuve al sector transporte de forma sostenible y eficiente, a través del fomento de la electromovilidad, propulsando la masificación del vehículos eléctricos e híbridos, a fin de salvaguardar la salud, calidad de vida y el sostenimiento del medioambiente frente a los impactos generados por las emisiones de gases efecto invernadero (GEI) producto del parque automotor.

El **Proyecto de Ley 3397/2022-CR**, Proyecto de Ley de promoción y fomento de la electromovilidad, contiene veintiún (21) artículos y seis (6) disposiciones complementarias finales.

Al respecto, el **Proyecto de Ley 3397/2022-CR** comprende:

- En su **artículo 1** señala que tiene por objeto establecer un marco regulatorio para la promoción e implementación del transporte eléctricos en el territorio nacional, que facilite el fomento de la industrialización nacional, comercialización y uso de vehículos eléctricos y simultáneamente permita el desarrollo de la infraestructura vial necesaria.

- El **artículo 2** señala como finalidad de la propuesta legislativa el mejorar la capacidad de transportes a nivel nacional y al mismo tiempo reducir los impactos nocivos para el medio ambiente, fortaleciendo las políticas públicas para incentivar el uso y fabricación de vehículos eléctricos, generando un impacto significativo al desarrollo sostenible del Perú.

- El **artículo 3** establece en sus 16 literales definiciones tales como: a) Movilidad Sostenible, b) Vehículo eléctrico, c) vehículo a hidrógeno, d) vehículo híbrido, e) vehículo híbrido enchufable, f) movilidad eléctrica, g) Interoperabilidad en la movilidad eléctrica, h) economía baja en emisiones, i) concesionario de distribución eléctrica, j) carga de batería, k) etiqueta de eficiencia energética (EEE) o tabla de eficiencia energética, l) centro de carga o recarga, m) estación de carga rápida, n) estación de carga lenta, o) zona de parquímetro y p) vehículo de cero emisiones.

- El **artículo 4** establece los siguientes principios rectores: a) Responsabilidad extendida del productor, b) Participación activa, c) Creación estímulos, d) Descentralización, e) Innovación, ciencia y tecnología, f) Gradualidad, g) Ciclo de vida del producto, h) Producción y consumo sostenible e i) Prevención.

- En el **Artículo 5**, se señala que el MINEM establecerá como prioridad la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público urbano, interurbano y nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis como cualquier otro medio público de movilización, en concordancia a la política energética de transporte; asimismo el artículo 6 señala que formulará la estrategia nacional de electromovilidad.

- El **artículo 7** de la propuesta legislativa señala las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de la Producción,

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Ministerio de Economía y Finanzas, Gobiernos Locales y Autoridades de Transporte Local; agregando en su artículo 8 sus respectivas obligaciones.

- En su **artículo 9** establece que el MINEM deberá formular y poner en marcha la regulación y los instrumentos correspondientes de verificación y cumplimiento de los estándares mínimos de eficiencia de los vehículos.

- En el **artículo 10** establece disposiciones respectos la construcción y operación de las estaciones de recarga eléctrica de los vehículos.

- El **artículo 11** establece que el MINEM otorgará las licencias a las instituciones públicas y/o empresas privadas para ser distribuidoras y quedan habilitadas para la prestación del servicio de recarga en su área de concesión.

- Los **artículos 12** (Recarga en parqueos), **13** (Educación sobre movilidad eléctrica), **14** (capacitación técnica), **15** (Investigación, desarrollo e innovación), **16** (Incentivos para la implementación de la electromovilidad), **19** (Servicios de trenes) y **20** (Servicio de reparación y revisión) del Proyecto de Ley establecen funciones adicionales para el Ministerio de Energía y Minas.

- El **artículo 17** propone la renovación de la flota vehicular con la electricidad como fuente de energía, para lo cual las autoridades encargadas de autoriza o licitar rutas de transporte público deben priorizar las unidades de transporte eléctricas.

- El Proyecto de ley en su **artículo 18** está referido a las campañas de información en los medios de comunicación, sobre el uso y beneficios de la tecnología en vehículos eléctricos.

- El **artículo 21** establece que disposiciones sobre la responsabilidad social sobre el uso de los vehículos eléctricos, así como sus componentes, considerando el manejo adecuado de los residuos que generen cuando los vehículos lleguen al final de su vida útil.

- La primera, segunda y tercera disposiciones complementarias finales están referidas a la Reglamentación, Implementación e Investigación universitaria, respectivamente.

- La cuarta disposición complementaria final señala que el MINEM, el Ministerio de la Producción, el MTC y el MINAM propondrán al MEF un

programa de financiamiento y recuperación del transporte urbano, interurbano tradicional, servicios de taxis, entre otros.

- Finalmente, la quinta y sexta disposiciones complementarias finales corresponden a disposiciones sobre la derogación y vigencia de la propuesta legislativa.

El **Proyecto de Ley 3741/2022-CR** contiene tres (03) artículos y tres (03) Tres Disposiciones Complementarias Finales, según el siguiente detalle:

- El **artículo 1** establece el objeto de la misma, señalando que este es fortalecer el uso de la energía verde en el parque automotor como medio alternativo del uso de energías limpias, reduciendo las emisiones de CO2.

- El **artículo** 2 eñala que su finalidad es reducir el uso de fuentes de energía fósil, como estrategia para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando energía renovable.

- El **artículo 3** establece su justificación, señalando que es preservar y conservar el medio ambiente ante la crisis medioambiental como un grave peligro al que se enfrenta la humanidad.

- La Primera Disposición Complementaria Final, establece la entrada en vigencia de la Ley.

- La Segunda Disposición Complementaria Final, establece que entidades del estado se encargarán de la implementación de la Ley, con la implementación de centros de carga para vehículos que usen energía renovable.

- La Tercera Disposición Complementaria Final, propone que el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería deberá registrar a nivel nacional los centros de cargas instaladas.

d) Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa.

Habiéndose concluido que sí existe materia legislable en las iniciativas legislativas, siendo esta fomentar la electromovilidad, para la masificación de los vehículos eléctricos e híbridos en todo el ámbito nacional a fin de mejorar la calidad de vida de la población, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y reducir la importación de combustibles liquidos. Ahora corresponde analizar las opiniones recibidas de las entidades especializadas para

evaluar las posibles observaciones a la **necesidad**, la **viabilidad** y la **oportunidad** presunta de la propuesta normativa en resolver el problema identificado.

Análisis de la necesidad

La Comisión de Energía y Minas considera preponderante y pertinente lo citado en la *exposición de motivos* del Proyecto de Ley 3397/2022-CR **"el cambio a la movilidad de cero emisiones será uno de los cambios definitorios del siglo XXI"**, señaló Carlos Manuel Rodríguez, director ejecutivo y presidente del Programa Global de Movilidad Eléctrica del GEF. ***"Esta nueva alianza global será crucial para que los países de ingresos bajos y medios se beneficien del cambio a la movilidad eléctrica, al tiempo que reducen las emisiones del transporte, luchan contra el cambio climático y crean un medio ambiente más limpio para ciudadanos"***, añadió Rodríguez.

De acuerdo con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), todos los vehículos nuevos en el mundo deben tener cero emisiones para 2035 con el fin de cumplir con los objetivos climáticos de París.

Asimismo, como se puede advertir es un tema expectante en todo el mundo, ya que nos confiere a todos y el Perú no es ajeno a ello, siendo suscriptor del Acuerdo de París, bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (OMNUCC) adquiriendo los compromisos asumidos por las naciones firmantes. Sobre el particular, queda como país formular las políticas y planes energéticos sectoriales para el fomento de la electromovilidad, de forma articulada entre todos los sectores involucrados, públicos y privados, empresas y sociedad civil.

Es así que, de las opiniones técnicas recibidas en atención al Proyecto de Ley 3397/2022, resulta resaltante para esta Comisión lo señalado por la Dirección General de Eficiencia Energética del Ministerio de Energía y Minas que ***"(...) este Ministerio está elaborando un proyecto de Ley que promueve la aprobación de distintas políticas multisectoriales con el fin de masificar los vehículos eléctricos, así como su infraestructura de carga asociada, el cual considera y recoge algunos puntos del proyecto materia del análisis".***

Asimismo, a esta iniciativa se suma también lo señalado por la Asociación Automotriz del Perú (AAP) quienes señalan que ***"para lograr la reducción de las emisiones de contaminantes locales y Gases de Efecto Invernadero- GEI, se debe promover la renovación del parque automotor con vehículos limpios y cero emisiones (eléctricos, híbridos, GNV, entre otros), mediante el establecimiento de un nuevo marco regulatorio y la aplicación de incentivos operativos y tributarios, razón por la cual y con el objeto que exista concordancia con las normativas que se encuentran vigentes..."***

En esa misma línea, la Dirección de la Subdirección de Asuntos Ambientales de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao –ATU, ***señala que "...***

esta Dirección comparte el objetivo del Proyecto de Ley y estima necesario y oportuno la aprobación de una Ley que promueva la masificación los vehículos eléctricos, del análisis del proyecto de Ley y su exposición de motivos, esta Dirección formula diversos comentarios y observaciones al mismo, no considerando viable la propuesta normativa, tal cual se encuentra formulada..."

A su turno, la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, ***considera favorable el Proyecto de Ley 3397/2022-CR "Ley de Promoción y Fomento de la Electromovilidad" el cual busca incentivar el uso de vehículos eléctricos en el transporte público; sin embargo, se sugiere modificar el artículo 17 del referido proyecto de ley respecto al término "priorizar" por "promover"...". Asimismo, consideramos necesario que se impulse la homologación vehicular que asegure el cumplimiento de los estándares de calidad, y los mismos sean determinados en el Reglamento Nacional de Vehículos para los vehículos eléctricos destinados a prestar el servicio de transporte especial en todas las modalidades.***

Seguidamente se plantea dos interrogantes relacionados a la electromovilidad.

¿Por qué es importante la reducción de las emisiones CO_2 y porqué reducir la contaminación local a través del uso de los vehículos eléctricos?

Para absolver dicho interrogante tomaremos como fuente los señalado en la primera edición sobre Electromovilidad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú, editado por OSINERGMIN[14],

"El CO_2 se emite, principalmente, por el consumo de leña y de los combustibles fósiles, desde los menos contaminantes, como el gas natural, hasta el más contaminante, como el carbón. **En la actualidad predomina el uso de los combustibles fósiles, sobre todo, en el sector transporte. El CO_2 es entonces uno de los más importantes GEI asociados a actividades humanas y el segundo gas más relevante en el calentamiento global,** después del vapor de agua (Benavides y León, 2007). Así, **los vehículos eléctricos se conciben como una alternativa de solución de suma importancia para mitigar el calentamiento global, en contraposición a los vehículos con motor de combustión interna,** que producen emisiones directas al ambiente mediante el tubo de escape, la evaporación del sistema de combustible del vehículo y durante el proceso de abastecimiento de combustible.

No obstante, para evaluar el grado en el cual el vehículo eléctrico contribuye a la sostenibilidad ambiental, un aspecto a tener en cuenta es el tipo de recursos que son utilizados para la generación de electricidad. Según Gómez- Gélvez, Mojica, Kaul e Isla (2016), los beneficios derivados de la reducción de GEI dependen del

[14] Electromoviliad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú, editado por el Organismo Regulado de la Energía y Minería- Osinergmin- PRIMERA EDICIÓN 2019.

tipo de recurso utilizado para la producción de electricidad. En el caso de un sistema eléctrico con generación basada en carbón, las emisiones de GEI asociadas al vehículo eléctrico, aunque en promedio menores, son similares a aquellas generadas por un vehículo convencional que opera con diésel o gasolina. En el otro extremo, **los vehículos eléctricos que operan en un sistema cuya generación se basa en recursos renovables, podrían reducir la cantidad total de emisiones a cero. Esto nos permite identificar la necesidad de acompañar la electrificación de transporte de una adecuada promoción de las energías renovables,** pues de otra forma solo estaríamos trasladando la contaminación de las ciudades a las zonas de generación de energía eléctrica.

Y la segunda ¿cuáles son los beneficios de la electromovilidad y porqué su importancia?

Al respecto, al igual que en el primer planteamiento, consideraremos lo señalado en la fuente editada por el Osinergmin[15]

"Desde el punto de vista de las políticas públicas, una política debe implementarse cuando la intervención del Estado se encuentre justificada y los beneficios superen los costos de su implementación.

- **Sostenibilidad Ambiental**
  La transición hacia una industria automotriz cada vez menos dependiente de los combustibles fósiles tiene como uno de sus principales beneficios el impacto positivo en el ambiente. Entre los gases efecto invernadero (GEI) y los contaminantes del aire local. Los primeros tienen un alcance global y están relacionados a la menor emisión de CO2, entre otros gases, lo cual contribuye a mitigar el cambio climático. Los segundos tienen un efecto a nivel local y su reducción incide directamente en la salud de las personas debido a una mejor calidad del aire.

- **Menor costo total de propiedad**
  El precio siempre ha sido una preocupación importante para el despliegue de la electromovilidad en todo el mundo, debido al alto costo de fabricación de la batería, lo cual incrementa su costo de venta al público. Se debería incorporar los costos futuros en los que se incurrirá, es decir, considerar mantenimiento y combustible, entre otros. Para los autos eléctricos, estos son mucho más bajos que para los convencionales debido a que, por su estructura práctica y facilidad de manejo, no ameritan mayor mantenimiento. Además, considerando un precio competitivo de la electricidad en comparación con el equivalente de combustibles fósiles, los usuarios se beneficiarán de una disminución significativa en el costo operativo de recargar los vehículos. Por lo tanto, si la comparación se

[15] Electromoviliad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú, editado por el Organismo Regulado de la Energía y Minería- Osinergmin- PRIMERA EDICIÓN 2019.

realiza agregando los costos de operación y mantenimiento del usuario durante la vida útil del vehículo, la diferencia de precio se reduce significativamente. De este modo, los menores costos operativos de los vehículos eléctricos pueden compensar la alta inversión que se requiere al comprar el auto.

- **Mayor eficiencia**
  Otra de las ventajas de los vehículos eléctricos es su mayor eficiencia energética, debido a que el motor eléctrico aprovecha la energía de los frenados, que normalmente se perdería mediante la disipación del calor y la fricción, mejorando de manera notable la eficiencia de los vehículos tradicionales. Este proceso es llamado frenado regenerativo. Además, la eficiencia es aún mayor si se utilizan recursos renovables como fuente de la generación distribuida, puesto que tienen pérdidas mínimas de energía.

- **Mayor conveniencia**
  La conveniencia hace referencia a la comodidad y practicidad que presenta manejar un auto eléctrico. El principal aspecto está relacionado a la reducción del ruido, que se debe al propio diseño del motor, aunque dicha reducción está asociada, sobre todo, a la velocidad de conducción. Por lo tanto, un mayor uso de vehículos eléctricos en rangos de baja velocidad representa una medida efectiva para disminuir el ruido del tráfico. "

[Resaltado y subrayado es nuestro]

Es importante reiterar que esta iniciativa legislativa también es de interés del Ministerio de Energía y Minas, quienes vienen actualmente diseñando un proyecto de ley que promueve la aprobación de distintas políticas multisectoriales con el fin de masificar los vehículos eléctricos, así como su infraestructura de carga asociada.

Asimismo, esta Comisión concuerda con lo señalado por el Organismo Regulador de la Energía y Minería (Osinergmin), en la Primera Edición sobre Electromoviliad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú, donde señala que ***"En toda sociedad moderna, la participación del Estado se encuentra justificada solo en aquellos casos donde el mercado, operando sin ninguna restricción, produce resultados ineficientes que restringen el bienestar de la sociedad".***

Seguidamente, cabe aclarar, que si bien se encuentra vigente el Decreto Supremo 022-2020-EM, Decreto Supremo que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica, éste requiere de un mayor campo normativo, como es de fomentar la

electromovilidad, temas que se abordarán en la sección de análisis de viabilidad y oportunidad respectivamente.

En esa misma línea, Comisión de Energía y Minas considera pertinente y oportuno señalar que esta Comisión viene perfeccionando el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 2139/2021-CR, 3662/2022-CR y 4565/2022-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 28832, Ley para asegurar el desarrollo eficiente de la generación eléctrica, a fin de optimizar el abastecimiento de energía eléctrica y promover la diversificación de la matriz energética", cuya formulación ha sido materia de distintas observaciones y absoluciones; es más, también ha tenido una propuesta sobre la norma a regular por el Poder Ejecutivo, por ser de interés nacional. Por lo que cabe traer a colación en esta iniciativa legislativa por ser concordante en la materia a tratar.

Por lo que es importante preguntar **¿cuáles son las ventajas en la diversificación de la matriz energética?** Cuyo sustento recae en lo vertido por el investigador titular del *Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería* (*ISCI*) y académico de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Chile, Rodrigo Moreno, quien señala que:

- ***"Primero, una matriz más diversificada presenta beneficios importantes en términos de medio ambiente. Esto es así debido a que una buena diversificación justifica una mayor cantidad y variedad de energía renovables que ayudan a reducir las emisiones de gases y material particulado del sistema eléctrico.***

- ***Una matriz bien diversificada, también, presenta beneficios importantes en términos económicos, particularmente por la mitigación de riesgos de mercado (reduciendo nuestra dependencia de mercados internacionales de combustibles que presentan precios volátiles)"***

Del mismo modo **¿Cuáles son los beneficios más importantes de las energías renovables?** Al respecto, esta Comisión recoge lo vertido por la empresa multinacional Enel[16], considerando los cinco beneficios más importantes de las energías renovables

Ayuda a luchar contra el cambio climático.
Debido a que durante su producción no emite gases de efecto invernadero, la energía renovable es una aliada imprescindible para mitigar el impacto de la sociedad en el medio ambiente. Esto ayuda a aplacar los efectos del cambio climático.

[16] https://www.enel.pe/es/sostenibilidad/cuales-son-los-beneficios-de-la-energia-renovable.html

Son recursos no se agotan nunca.
Las fuentes de energía renovable son inagotables y se adaptan a los ciclos naturales, a diferencia de las fuentes de energía convencionales. Esto las convierte en la clave para crear un sistema energético sostenible que permita el desarrollo local sin poner en riesgo el futuro de las siguientes generaciones.

Reduce la incertidumbre económica.
A diferencia de la generación de energía por combustibles fósiles, cuyos costos varían constantemente y depende de la coyuntura, el costo de la producción de energía renovable es previsible y planificable. Además, las energías renovables pueden en cualquier parte del planeta, asegurando la independencia energética al no tener que recurrir a la importación de combustibles fósiles.

Es buena para la economía del país.
De acuerdo con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), duplicar la cuota de energías renovables a nivel mundial hasta alcanzar el 36% en 2030. La economía global crecería en 1.1. %).

Es competitiva y aceptada en el mundo
Desde hace varios años el costo de las energías renovables ha caído a nivel mundial gracias al desarrollo de nuevas tecnologías que mejoran su eficiencia; así como el creciente apoyo político que ha recibido de la comunica internacional por sus numerosos beneficios.

Asimismo, la Comisión considera pertinente se promuevan actividades de investigación científica y tecnológica del litio (Li) y formación de investigadores. Considerando que el ente rector de la ciencia, tecnología e innovación en el país es el CONCYTEC y que este organismo técnico debe involucrarse en los propósitos de la industrialización del litio, disponiendo para ello que CONCYTEC deberá promover la investigación científica y tecnológica en el conocimiento de la ocurrencia del litio (Li) y métodos eficientes para su aprovechamiento, así como de sus usos y aplicaciones, como batería de litio (Li), a fin de impulsar la electromovilidad.

Por lo que llama preguntarse **¿Por qué baterías?** el litio tiene muchos usos, el más importante en la actualidad es en las baterías de dispositivos celulares, computadores portátiles y en vehículos eléctricos. El litio es un elemento que ha sido tradicionalmente utilizado para la producción de grasas, lubricantes, vidrios, cerámicas, aluminio, componentes para el aire acondicionado, farmacéutica y baterías, principalmente; sin embargo, la proporción en cuanto a su utilización como materia prima de estas industrias ha cambiado significativamente en las últimas dos décadas. Así, las baterías pasaron de una participación del consumo total de litio producido en el mundo del 7% en 1998, al 27% en el 2008, y al 56% en el 2018 (USGS, 1999, 2009, 2019).

COCHILCO (2018) prevé una demanda de 505.000 toneladas hasta 2022, con una tasa de crecimiento compuesto anual del 16%, y un impacto del segmento de baterías para transporte (vehículos eléctricos e híbridos, buses de transporte público y bicicletas eléctricas) que llegaría a las 298.000 toneladas en el mismo ario. Es decir, las proyecciones indican un crecimiento anual de la demanda por los próximos cuatro años que evidencia la importancia de la electromovilidad en el consumo del litio. De igual forma Wood Mackenzie (2018) proyecta que en el 2022 el uso del litio estará distribuido en 45% para vehículos eléctricos, 14% para aparatos electrónicos portátiles, 5% para sistemas de almacenamiento de energía y el 36% para otros usos industriales. En una proyección a más largo plazo (2038), en un escenario base (ventas de 85 millones de vehículos al año, equivalentes al 55,7% del parque automotriz nuevo) se espera que el segmento baterías representaría más del 90% del consumo mundial de litio en dicho año, lo que implicaría una tasa de crecimiento promedio del 12% por año (SignumBox, 2019).

Por estas consideraciones conlleva a esta Comisión a resaltar la importancia de la explotación y comercialización del litio y de sus derivados, los mismos que constituyen recursos estratégicos para el desarrollo del país y debe tomarse las decisiones de reformas normativas y las políticas públicas pertinentes.

En ese sentido, **la Comisión de Energía y Minas propone a través de esta iniciativa legislativa la necesidad de desarrollar de forma sostenible una política normativa viable, a fin de incentivar el fomento de la Electromovilidad y masificar de manera progresiva el uso de vehículos eléctricos e híbridos**, por lo que es preponderante contar con una matriz energética diversificada que sirva de base al sustento en el uso de las energías renovables, ya que como Estado tenemos un papel preponderante y tuitivo en salvaguardar los intereses de la ciudadanía, y que mejor que viabilizar una opción de solución al complejo y denso problema de salud pública, contaminación, el aumento de gases efecto invernadero, seguridad energética y transporte.

Análisis de viabilidad

Considerando que toda iniciativa legislativa debe hacerse bajo la presunción de que los instrumentos legales podrían ayudar a la solución del hecho o problema. En tal sentido, se hace necesaria la ponderación de los argumentos para, ubicado el problema, dejar en claro si la solución legal que se propone es razonable y viable respecto de las características de la necesidad existente. Si bien es cierto ya se ha determinado que sí es necesario abordar el hecho a través de una norma, sin embargo, la Comisión presenta las siguientes observaciones y recomendaciones a la viabilidad y la razonabilidad de las iniciativas legislativas, formuladas por MINEM, MTC, MINEDU, ATU y AAP, las mismas que se han evaluado en la **Tabla 01**:

Tabla 01: EVALUACIÓN DE OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3397/2022-CR

PROYECTO DE LEY 3397/2022-CR	OBSERVACIÓN/COMENTARIO	PROPUESTA
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para la promoción e implementación del transporte eléctrico en el territorio nacional, que facilite el fomento de la industrialización nacional, comercialización y uso de vehículos eléctricos y simultáneamente permita el desarrollo de la infraestructura vial necesaria. **Artículo 2. Finalidad.** La finalidad es mejorar la capacidad de transportes a nivel nacional y al mismo tiempo reducir los impactos nocivos para el medio ambiente, fortaleciendo las políticas públicas para incentivar el uso y fabricación de vehículos eléctricos, generando un impacto significativo al desarrollo sostenible del Perú, el uso sostenible de nuestros recursos naturales como el cobre y el litio, y a la mejora de la calidad de vida de todos los peruanos. **Artículo 3. Definiciones para la presente ley** Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: **Artículo 4. Principios.** Para la aplicación de la presente ley se tendrán como principios rectores: **a. Responsabilidad extendida del productor.-** [...]. **b. Participación activa.-** [...].. **c. Creación estímulos.-** [...]. **d. Descentralización.-** [...]. **e. Innovación, ciencia y tecnología.-** [...]. **f. Gradualidad.-** [...].	**Sobre el artículo 1. Objeto.** El Ministerio de Energía y Minas sugiere reformular el objeto del proyecto de Ley y orientarlo hacia la masificación de los vehículos eléctricos, a fin de obtener sus beneficios en la calidad de vida de la población, como resultado de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la reducción en la importación de combustibles. **Respecto al artículo 2. Finalidad.** El Ministerio de Energía y Minas sugiere modificar la finalidad del proyecto de Ley, la cual debería considerar los beneficios que genere la masificación de los vehículos eléctricos, tales como la reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI), el ahorro económico en el usuario debido la mayor eficiencia del vehículo eléctrico respecto de un convencional y la mejora en la economía del país por menor importación de combustibles líquidos. **Respecto al artículo 3. Definiciones** El Ministerio de Energía y Minas sugiere tomar en cuenta las definiciones establecidas en el Decreto Supremo N°019-2018-MTC. **Sobre al artículo 4. Principios** El Ministerio de Educación -MINEDU señala que la definición del Principio Innovación, ciencia y tecnología (literal e) del artículo 4 del Proyecto de Ley) corresponde precisar que lo descrito no corresponde a un "principio" sino que representa una acción concreta que de acuerdo a la propuesta normativa sería desarrollada por el Ministerio de Educación. Asimismo, es importante que se precise si el término "Instituciones Educativas" se refiere solo a la educación básica o comprende otra etapa como la educación superior.	**Respecto al artículo 1 y artículo 2** La Comisión de Energía y Minas considera pertinente respecto a los artículos 1 y 2 el "objeto" y la "finalidad", **que <u>es suficiente considerar el objeto</u>**; por lo tanto, se procederá a unificar el texto d ambos en un solo artículo. Asimismo, la Comisión hace suya la propuesta del MINEM, mejorando su redacción en los siguientes términos: **Artículo 1. Objeto** La presente ley tiene por objeto el fomento de la electromovilidad para la masificación de los vehículos eléctricos, a fin de mejorar la calidad de vida de la población, como resultado de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la reducción en la importación de combustibles líquidos. **Respecto al artículo 3. Definiciones** Esta Comisión ha visto pertinente **<u>eliminar el artículo 3</u>**, toda vez, que se encuentra previsto en el Decreto Supremo N°019-2018-MTC y en otras normas relacionadas al tema. **Respecto al artículo 4. Principios** La Comisión de Energía considera que los principios propuesto por el autor, no son principios como están redactados; por lo tanto, **<u>la Comisión de Energía y Minas formula otros principios</u>** más acordes a la iniciativa legislativa, como se detalla a continuación: **<u>Artículo 3</u>. Principios de actuación** Para la aplicación de la presente ley se considera los siguientes principios: a. La electromovilidad permite un transporte y movilidad sostenible respetuosa de los derechos individuales y colectivos, que se requiere para un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.

g. Ciclo de vida del producto.- [...]. **h. Producción y consumo sostenible.-** [...]. **i. Prevención.-** [...].		b. La implementación de la electromovilidad promueve la protección del medio ambiente, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos. c. La implementación de la electromovilidad se efectúa gradualmente y está alineada a las políticas, planes y programas que se adopten respecto al transporte y movilidad sostenible. d. En la elaboración de las políticas, planes y programas referidos a la electromovilidad se privilegia la participación activa de los ciudadanos, a fin de salvaguardar el desarrollo del transporte y movilidad sostenible desde una perspectiva integral. e. Para la implementación de la electromovilidad se privilegia la coordinación y cooperación entre instituciones y entidades públicas y privadas, a fin de lograr un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.
Artículo 5. Prioridad nacional y Facilidades para el transporte eléctrico El Ministerio de Energía y Minas dentro de sus facultades establece, como prioridad, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público urbano, interurbano y nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilización, en concordancia a la política energética de transporte.	**Sobre el artículo 5. Prioridad nacional y Facilidades para el transporte eléctrico** El MINEM sugiere eliminar el artículo debido a que el Perú tiene una matriz eléctrica limpia Al respecto, la DGEE señala que debe ser eliminada tomando en cuenta que la energía eléctrica, sin importar la fuente, proviene de la misma red y en la actualidad más del 50% de la matriz eléctrica proviene de la hidroenergía y energías renovables no convencionales.	**Respecto al artículo 5. Prioridad nacional y Facilidades para el transporte eléctrico** La Comisión de Energía y Minas hace énfasis que a través del consumo de las energías eléctrica renovable determinados medios de transporte eléctricos no dependerá de una norma legislativa; toda vez, que en la práctica es facultativo en los usuarios. Sin embargo, el objeto de la propuesta es fomentar la electromovilidad, a fin de segmentar en el mercado la masificación de vehículos eléctricos. **Por lo que esta <u>Comisión toma en consideración la observación del MINEM, reemplazando este artículo por Declaración de interés nacional</u>**, siendo el texto el siguiente: **<u>Artículo 4</u>. Declaración de interés nacional** **Declaración de interés nacional** Se declara de interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbridos y la implementación de la infraestructura de carga necesaria para su abastecimiento energético, a fin de mejorar la calidad de vida de la población como resultado de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la reducción en la importación de combustibles líquidos.

Artículo 6. Plan Estratégico Nacional. El Ministerio de Energía y Minas formula la estrategia nacional de electromovilidad considerando los planes de desarrollo sectoriales regionales, los compromisos climáticos, y las metas de reducción de contaminación de las Zonas de Atención Prioritaria (ZAP), mediante un proceso participativo que involucre a los sectores interesados, gobiernos locales, regionales y que será actualizada cada cinco (5) años. La formulación de la Estrategia Nacional de Electromovilidad deberá garantizar la participación de las instituciones, los sectores vinculados y la sociedad civil organizada.	**Artículo 6. Plan Estratégico Nacional.** No hay observación sobre este artículo. Sin embargo, la Comisión de Energía y Minas ha previsto por conveniente reformular y ampliar su normatividad en concordancia con el D.S. 022-2020-EM.	**Respecto al artículo 6. La Comisión de Energía y Minas <u>reformula su contenido</u>, proponiendo el siguiente texto:** **<u>Artículo 5</u>. Política y planificación** El Ministerio de Energía y Minas formula las políticas y los planes energéticos sectoriales para el fomento de la electromovilidad, los que deben estar alineados con las políticas del sector Transporte y de Economía y Finanzas. Las políticas, los planes y la normativa complementaria que fomenten la electromovilidad garantizan: a) La transición de los vehículos a combustión a vehículos eléctricos e híbridos. b) La implementación de una adecuada infraestructura de carga para el abastecimiento energético de los vehículos eléctricos e híbridos. c) El otorgamiento de beneficios económicos y tributarios para la fabricación, ensamblaje o importación de vehículos eléctricos e híbridos. d) La asignación de incentivos económicos para la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, para la renovación de flota vehicular por vehículos eléctricos e híbridos e implementación de infraestructura de carga para el abastecimiento energético. Para la formulación de las políticas y los planes que fomenten la electromovilidad se garantiza la participación de los sectores del gobierno nacional, gobierno regional y gobierno local, instituciones privadas,—universidades y la sociedad civil organizada.
Artículo 7. Competencia El ejecutivo con la aprobación del Consejo de Ministro dispondrá mediante decreto supremo competencias especificando a los ministerios correspondientes: 1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones: En lo referido al Transporte sostenible, homologación vehicular, y otros. 2. Ministerio de la Producción: En lo referido a la producción de componentes de baterías de litio en los vehículos con cadena de valor asociada a la electromovilidad, y manufacturada en vehículos	**Sobre Artículo 7. Competencia** El MTC señala que las competencias de los ministerios deben ser dispuestas a través de su Ley de Organización y Funciones y que a través de un decreto supremo se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de un Ministerio.	**Respecto al artículo 7. Competencia** La Comisión de Energía y Minas concuerda con lo observado por el MTC; por lo tanto, **<u>no se considerará el artículo referido a competencias</u>.** No obstante, de existir alguna disposición o función adicional para un determinado ministerio éste se establecerá con precisión en la norma a regular en determinados artículos. por ejemplo: En el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.- Se está incluyendo disposiciones en la presente norma En el Ministerio de Producción.- No aplica regular o encargar competencia a PRODUCE, porque la presente norma no va a

eléctricos menores, livianos y pesados y otros de su competencia. 3.Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento: En lo referido a la reglamentación de infraestructura de carga en los domicilios. 4. Ministerio de Economía y Finanzas: En lo referido a la Aprobación de presupuesto, excepciones tributarias, beneficios y sanciones, 5. Gobiernos Locales: En lo referido a la Gestión de incentivos a los propietarios de vehículos eléctricos. 6. Autoridades de Transporte Local: En lo referido a los encargados de la planificación de sistemas de transporte urbano, autorizan funcionamiento a los vehículos de transporte público. **Artículo 8. Obligaciones de la autoridad competente.** El Ministerio de Energía y Minas deberá implementar los siguientes: a. Emitir normas reglamentarías para ejecutar las disposiciones de la presente Ley. b. Establecer metas específicas mediante decreto supremo para la disminución progresiva de la circulación de vehículos de uso personal de combustión interna, con el objetivo de alcanzar para 2030 la sustitución total de dichos vehículos en ciudades de más de 400.000 habitantes. c. Definir los entes rectores, así como los roles y responsabilidades para ejecutar las disposiciones de la presente Ley. d. Establecer mediante decreto supremo las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada. e. Velar por la aplicación de la normativa que se establezca como consecuencia de esta Ley. f. Definir los indicadores de cumplimiento del transporte eléctrico.	**Sobre el artículo 8. Obligaciones de la autoridad competente.** El Ministerio de Energía y Minas observa que es importante precisar que, las competencias del MINEM están relacionadas solo con infraestructura de carga de vehículos eléctricos y la eficiencia energética. En ese sentido se sugiere el numeral b) del artículo 8 del proyecto de Ley pues escapa de la competencia del MINEM siendo responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.	regular la producción de baterías de litio, ni la implementación o producción de vehículos. En el Ministerio de Vivienda.- Se asignarán las funciones a detalle en la norma a regular. En el Ministerio de Economía y Finanzas.- No es necesario establecer competencias al MEF porque lo señalado ya es parte de sus funciones dentro de su ley orgánica. Sin embargo, se considera su participación en las Políticas y planes energéticos sectoriales. Gobiernos Locales.- Mediante la presente norma no se regulan incentivos a través de gobiernos locales. Autoridades de Transporte Locales.- En la presente norma estas disposiciones se asignará con precisión en la norma a regular. **Respecto al artículo 8. Obligaciones de la autoridad competente.** La Comisión de Energía y Minas considera válida la observación del Ministerio de Energía y Minas, toda vez, que el acápite b) se encuentra establecido en litera a) del artículo 16 de la Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTT), el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre. Cabe indicar que, esta Comisión no considerará no considerará el artículo 8. Sin embargo, de existir alguna disposición o función adicional para el MINEM éste se establecerá con precisión en la norma a regular.

g. Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos específicos que sean necesarios para cumplir con el objetivo de esta Ley. h. Coordinar, con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente Ley. i. Emitir las constancias de que los vehículos comprendidos en la presente Ley, que se produzcan y/o importen reúnen las características que regula el reglamento de la presente Ley. j. Establecer medidas de implementación con los gobiernos regionales, a fin de que implementen centros de recarga, centros de capacitación, producción y fabricación de bienes y consumo para el transporte eléctrico en sus respectivas jurisdicciones.		
Artículo 9. Impacto ambiental El Ministerio de Energía y Minas deberán formular y poner en marcha la regulación y los instrumentos correspondientes de verificación y cumplimiento de los estándares mínimos de eficiencia de los vehículos, así como las especificaciones técnicas en torno al diseño, instalación, uso, gestión y comercialización de centros de carga de vehículos eléctricos.	**Sobre el artículo 9. Impacto ambiental** No se han recibido observaciones. sin embargo, esta Comisión ha visto pertinente no considerar el artículo previsto.	**Respecto al artículo 9. Impacto Ambiental** Esta Comisión, considera prudente no considerar este artículo, ya que se encuentra previsto en la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, y su reglamento en concordancia con el D.S. 019-2009-MINAM.
Artículo 10. Estaciones de recarga. La construcción y operación de las estaciones de recarga eléctrica de los vehículos incluidos en la presente Ley, debe realizarse en estricto cumplimiento de las normas técnicas y ambientales obligatorias emitidas por la autoridad competente, garantizando la interoperabilidad y seguridad preventiva. Su funcionamiento se regirá por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en la reglamentación de la presente Ley.	**Sobre el artículo 10. Estaciones de recarga** No se han recibido observaciones. sin embargo, esta Comisión ha visto conveniente reformular el artículo citado.	**Respecto a los artículos 10- Estaciones de recarga y artículo 11 Servicios de recarga** Esta Comisión modifica el texto normativo propuesto, proponiendo uno más acorde a lo que se desea regular, tomando como base lo previsto en el D. S. 022-2020-EM, Decreto Supremo que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía **eléctrica para la movilidad eléctrica, siendo el siguiente texto propuesto:**
Artículo 11. Servicio de recarga. El Ministerio de Energía y Minas dentro de su competencia otorgará las licencias a las instituciones públicas y/o empresas privadas para ser distribuidoras y quedan habilitadas para la prestación del servicio de recarga en su área de concesión y deberán construirse y ponerse en	**Sobre el artículo 11. Servicio de recarga.** No se han recibido observaciones. sin embargo, esta Comisión ha visto conveniente reformular el artículo citado.	**Artículo 16. Servicio de estaciones de carga** 16.1. El servicio de abastecimiento energético de vehículos eléctricos e híbridos y de carga de baterías es realizado a través de estaciones de carga. Ejercen este servicio las personas naturales o jurídicas que demuestren que la infraestructura de carga reúne los requisitos técnicos y de seguridad vigentes.

funcionamiento centros de recarga en carreteras nacionales, regionales y/o locales, que cubran un radio mínimo de cobertura en concordancia con los estándares internacionales y la estructura vial que lo permita. Asimismo, cualquier persona natural y/o jurídica podrá brindar el servicio, previo acuerdo con la distribuidora. Los particulares podrán instalar equipamiento para recarga en sus respectivos domicilios para autoconsumo, cumpliendo con las normas técnicas que se establezcan en su respectivo reglamento. La Autoridad competente tendrá la obligación de fiscalizar y garantizar su construcción y el funcionamiento de los centros de recarga, así como su interoperabilidad, conforme a la presente Ley.		16.2. El servicio que se brinda en las estaciones de carga califica como una actividad comercial y se desarrolla en condiciones de competencia y es de acceso público. Los titulares de las estaciones de carga reportan las tarifas del servicio al Organismo Supervisor de la Inversión de Energía y Minería (Osinergmin), en la forma y oportunidad que esta determine, a fin de que los mismos sean publicados y puestos en conocimiento de la ciudadanía en general. 16.3. El funcionamiento de las estaciones de carga es autorizado para operar a nivel nacional y son realizadas con sujeción a la obtención de las autorizaciones que emitan el Ministerio de Energía y Minas. Para ello se emiten las normas técnicas de cumplimiento obligatorio. 16.4. Las estaciones de carga requieren de un suministro eléctrico en calidad de usuarios libres o regulados, según corresponda, cumpliendo los requisitos y condiciones de la norma vigente. 16.5. Las estaciones de servicios, gasocentros y estaciones de servicios de venta al público de GNV, pueden instalar, operar y mantener una o más estaciones de carga en sus instalaciones, previa autorización del Ministerio de Energía y Minas, siempre que cumplan con los requisitos técnicos y de seguridad que correspondan.
Artículo 12. Recarga en parqueos El Ministerio de Energía y Minas emitirá las normas reglamentarias correspondientes para que se ejecute la implementación de centros de recarga para vehículos eléctricos en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales habilitados para tal, conforme la norma regulatoria	**Sobre el artículo 12. Recarga en Parqueos.** EL MTC observa que, si bien es una acción que se encarga a otro sector del poder ejecutivo; y de insistirse con la aprobación de la presente propuesta legislativa, se advierte que el referido artículo solo considera a la instalación de centros de recarga para vehículos eléctricos en "nuevos parqueos públicos y centros comerciales". por lo que resulta ambiguo el extremo de sus efectos, dado que podría entenderse aplicable, por ejemplo, a los establecimientos que cuentan con espacios para estacionamientos al público. [...] sus alcances se restringen solo a las nuevas construcciones, omitiéndose a los estacionamientos construidos, pudiéndose establecer disposiciones "en	**Respecto al artículo 12. Recarga en Parqueos** La Comisión de Energía y Minas ha visto pertinente establecer en la norma propuesta el Capítulo V que refiere: **Artículo 13. Infraestructura de carga en estacionamientos** La persona natural o jurídica que brinda el servicio de estacionamiento vehicular, como servicio principal o servicio complementario o accesorio, <u>implementa en forma progresiva la infraestructura de carga para los vehículos eléctricos e híbridos en todos los estacionamientos disponibles.</u>

Artículo 13. Educación sobre movilidad eléctrica El Ministerio de Energía y Minas promoverá convenios con las empresas públicas, empresas privadas, gobiernos regionales y locales a fin de realizar campañas de educación sobre los beneficios y oportunidades de la movilidad eléctrica y otras modalidades de transporte eficiente y bajo en carbono.	forma progresiva" para los mismos, a efectos de asegurar su exigibilidad. **Sobre el artículo 13. Educación sobre movilidad eléctrica** El Ministerio de Educación -MINEDU observa señalando: "(IV) Respecto al artículo 13 del Proyecto de Ley, a efectos de evitar confusiones sobre las funciones rectoras sobre la educación que tiene el MINEDU, correspondería precisar que el Ministerio de Energía y Minas, realizará acciones de difusión/divulgación. En esa línea, se recomienda precisar el título del artículo como "sensibilización sobre la movilidad eléctrica".	**Respecto el artículo 13. Educación sobre movilidad eléctrica** La Comisión de Energía y Minas **no considerará este artículo, a fin de no generar confusiones**, tal como observa el MINEDU. Sin embargo, sí considera relevante su participación en el siguiente artículo referido a capacitación técnica
Artículo 14. Capacitación técnica El Ministerio de Energía y Minas autorizará a organismos y/o instituciones públicas y privadas para fomentar la electromovilidad, en donde deberán crear canales para la formación y capacitación de recurso humano en las distintas aristas de esta materia: industria relacionada (producción, ensamble, mantenimiento y la reparación de vehículos), transporte público (diseño de sistema de transporte con flotas eléctricas, conducción, mantenimiento), instalación de infraestructura de recarga (diseño, operación y mantenimiento), servicios de atención de accidentes (seguridad y composición de vehículo eléctrico), beneficios de la movilidad eléctrica para tomadores de decisiones en el sector público y en el sector privado.	**Sobre el artículo 14. Capacitación técnica** El MTC observa los artículos 13, 14, 15 y 19 del proyecto de ley, que contienen disposiciones que delegan en el poder ejecutivo la ejecución de acciones y gestiones que viabilicen su objeto, por lo que, ello afectaría el presupuesto del estado, por lo que lo dispuesto en los referidos artículos no se condicen con lo establecido en el artículo 79 de la CPP concordante con el numeral 2 de artículo 76 del Reglamento del Congreso, dado que los representantes del Congreso de la República no tienen iniciativa para crear ni aumentar el gasto público.	**Respecto al artículo 14. Capacitación técnica** La Comisión de Energía y Minas considera válida la observación que efectúa el MTC, por lo que se modifica el artículo 14 de texto propuesto. No obstante, si bien el MINEDU ejerce funciones rectoras sobre la educación, esta Comisión considera necesario que todos los sectores del Estado se vean involucrados de manera articulada en temas de interés y beneficio para la sociedad, de tal forma que cumple a cabalidad su rol activo y participativo; toda vez, que lo que se pretende **desde el sector educación es fomento de la electromovilidad a fin de ampliar no solo el currículo educativo, sino también el mercado laboral, que coadyuve a la transición de la movilidad sostenible para una mejor calidad de vida de la población y por ende asegurar el sistema energético** que nos confiere a todos como país. Es por ello, que esta Comisión reformula lo propuesto en proyecto plantea el siguiente texto:
Artículo 15. Investigación, desarrollo e innovación El Ministerio de Energía y Minas dentro de sus competencias convocará a la comunidad científica, universidades, organizaciones de la sociedad civil, empresas privadas, laboratorios de innovación y a la cooperación internacional con el objetivo de implementar, financiar y desarrollar actividades de investigación, desarrollo e innovación que aborden tanto el producto como el proceso de la eletromovilidad.	**Sobre el artículo 15. Investigación, desarrollo e innovación** **El MTC, observa este artículo por las consideraciones previstas en el artículo 14 precedente.**	**Respecto al artículo 15. Investigación, desarrollo e innovación** Esta Comisión acorde a la observación del MTC por lo que reformula el texto propuesto por la siguiente redacción: **Artículo 9. Investigación científica y tecnológica del litio** El Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (Concytec) promueve la investigación científica y tecnológica en el conocimiento de la ocurrencia del litio (Li), en métodos eficientes para su aprovechamiento y en sus usos

Artículo 16. Incentivos para la implementación de la electromovilidad El Ministerio de Energía y Minas propondrá ante el Ministerio de Económica y finanzas, los incentivos económicos, de uso en circulación, de facilidades de financiamiento, así como la generación de nuevas cadenas de valor, emprendimientos e inversiones asociadas que promuevan la movilidad eléctrica. Los incentivos deberán respetar la gradualidad y temporalidad que demande la consecución de la movilidad eléctrica plena, y se diversificará en los siguientes tipos de incentivos: a. Incentivos fiscales.- Reducción o eliminación de aranceles a la importación de autos eléctricos, priorizando en primer lugar a los vehículos de transporte público en segundo lugar las flotas comerciales; reducción o eliminación de aranceles a la importación de autopartes para la producción y/o ensamblaje de autos eléctricos; reducción o eliminación de impuestos internos para la comercialización de autos eléctricos; amortización acelerada para el caso de personas jurídicas y deducciones especiales para el caso de personas físicas; b. Otros incentivos.- Reducción o eliminación del pago de peajes en rutas internas; tarifas eléctricas diferenciadas, excepciones en estacionamientos o parqueos, y prioridad de atención en las gestiones de las autorizaciones de servicio. c. Emprendedores.- Se deberán generar incentivos a favor de las empresas públicas y/o privadas para la implementación de programas específicos para la promoción de fabricación de vehículos comprendidos en la presente Ley. d. Producción y desarrollo.- El estado deberá disponer una política de incentivos a la industrialización de la minería del litio, cobalto y otros minerales necesarios dentro de la cadena de valor de la movilidad eléctrica, hacia la producción nacional y el aprovechamiento de mercados y economías de escalas regionales y locales.	**Sobre el artículo 16. Incentivos para la implementación de la electromovilidad** El MTC, observa este artículo por las consideraciones previstas en el artículo 14 precedente. [...] es necesario advertir que no se ha desarrollado en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, el impacto de las referidas medidas, como tampoco se ha realizado su justificación e implementación en el gasto público.	y aplicaciones, como baterías de litio (Li), para impulsar la electromovilidad. **Sobre el artículo 16. Incentivos para la implementación de la electromovilidad** La Comisión de Energía y Minas resalta y hace suyo lo expuesto por la Asociación Automotriz del Perú, respecto a su opinión sobre el proyecto de ley 3397/2022-CR, "*11 Comentarios adicionales: Cabe indicar que, ningún mercado de electromovilidad a nivel global se ha generado por sí solo, sino con una alta intervención del Estado, razón por la cual es de vital importancia impulsar las condiciones habilitantes (nuevo marco normativo) y el abastecimiento de incentivos operativos y tributarios.* En ese sentido, consideramos como Comisión que lo expuesto es razonable y cierto, lo que llama a delimitar incentivos de factibilidad por parte del Ministerio de Economía y Finanzas en coordinación con el MINEM a fin de viabilizar la implementación de, de estímulos para fomentar importación de vehículos eléctricos e híbridos. Por lo que esta Comisión ha previsto este artículo incorporarlo en el artículo 5, del Capítulo II, Política y Planificación Energética para la Electomovilidad, **Artículo 5. Política y planificación** [...] 5.2. d) La asignación de incentivos económicos para la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, para la renovación de flota vehicular por vehículos eléctricos e híbridos e implementación de infraestructura de carga para el abastecimiento energético.

e. Gobiernos Regionales y locales.- Promover desde los gobiernos regionales y locales incentivos para el desarrollo de vehículos eléctricos en sus jurisdicciones en concordancia con a la presente ley y su reglamento. **Artículo 17. Transporte público con flotas eléctricas** El transporte público es motor de desarrollo, la renovación de su flota brinda la oportunidad de incluir buses, taxis y otros vehículos con la electricidad como fuente de energía, para lo cual las autoridades encargadas de autorizar o licitar rutas de transporte público deben priorizar las unidades de transporte eléctricas.	**Sobre el Artículo 17. Transporte público con flotas eléctricas** El Subdirector de la Subdirección de Regulación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU, observa dicho dispositivo normativo, considerando "Sobre el artículo 17, Tal como se advierte el Congreso de la República ha considerado la necesidad de que la autoridad competente priorice la habilitación de vehículos eléctricos para la renovación de la flota vehicula, sin embargo, la ATU es de la opinión que se modifique el referido texto, reemplazándolo el término "priorizar" por "promover", toda vez que la entidad no podría establecer la obligatoriedad de que los operadores presten el servicio de transporte especial exclusivamente en vehículos eléctricos.	**Respecto al Artículo 17. Transporte público con flotas eléctricas** La Comisión de Energía y Minas considera oportuno modificar el artículo propuesto, en concordancia a la observación de la ATU reemplazándolo el texto por el siguiente enunciado previsto en el artículo 7, del Capítulo III, Fomento de la Electromovilidad, con el siguiente texto: **<u>Artículo 7</u>. En el transporte de personas y transporte público** La autoridad competente encargada de otorgar autorizaciones 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, fomentan la inclusión de la movilidad eléctrica en sus respectivos procesos.
Artículo 18. Información sobre la tecnología de vehículos eléctricos Los importadores y productores locales de vehículos eléctricos realizarán campañas de información en los medios de comunicación sobre el uso y los beneficios de la tecnología de vehículos eléctricos. Asimismo, las empresas eléctricas se encuentran obligadas de realizar campañas de información en los medios de comunicación nacional, regional y local sobre sobre la instalación y gestión de la infraestructura de carga asociada a los vehículos eléctricos.	**Sobre el artículo 18. Información sobre la tecnología de vehículos eléctricos** El Subdirector de la Subdirección de Regulación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU, observa la propuesta normativa, considerando "Al respecto, cabe indicar que la citada disposición establece una intromisión en el derecho a la libertad de empresa de los agentes citados, toda vez que los obliga a realizar campañas publicitarias e incurrir en los costos que ello implica..."	**Respeto al artículo 18. Información sobre la tecnología de vehículos eléctricos** Esta comisión concuerda con la observación de la ATU respecto al artículo 18, por lo que considera prudente retirar el precitado artículo del texto sustitutorio que se propone.
Artículo 19. Servicio de trenes	**Sobre el artículo 19. Servicio de trenes**	

El Ministerio de Energía y Minas promoverá el fortalecimiento y la construcción de los servicios de trenes eléctricos acorde a la población demográfica de cada región y provincia. Para esos efectos, las iniciativas que tengan como objetivo financiar estas inversiones se considerarán prioritarias en los diferentes proyectos de inversión.	El MTC observa los artículo 19 del proyecto de ley, que contienen disposiciones que delegan en el poder ejecutivo la ejecución de acciones y gestiones que viabilicen su objeto, por lo que, ello afectaría el presupuesto del estado, por lo que lo dispuesto en los referidos artículos no se condicen con lo establecido en el artículo 79 de la CPP concordante con el numeral 2 de artículo 76 del Reglamento del Congreso, dado que los representantes del Congreso de la República no tienen iniciativa para crear ni aumentar el gasto público.	**Respecto al artículo 19. Servicio de trenes** La Comisión de Energía y Minas efectuará el retiro de este artículo del texto normativo, dado que la iniciativa legislativa recae principalmente en el fomento de la electromovilidad, a través de la masificación de vehículos eléctrico e híbridos, así como su infraestructura de carga, a fin de mejorar la calidad de vida de la población; más no se extiende en la fabricación de servicios de movilidad eléctrica.
Artículo 20. Servicio de reparación y revisión El Ministerio de Energía y Minas promoverá convenios con los organismos y/o instituciones públicas y privadas a fin que los importadores, productores y ensambladores de vehículos eléctricos y/o híbridos eléctricos ofrezcan el servicio de mantenimiento y reparación de este tipo de vehículos Para ello, deberán cumplir con las garantías que se contraten y la normativa vigente en materia del cuidado del Medio Ambiente y Gestión Integral de Residuos. En caso de incumplimiento a esta responsabilidad, se aplicarán las infracciones administrativas correspondiente conforme al reglamento de la presente ley.	**Sobre el artículo 20. Servicio de reparación y revisión** El Subdirector de la Subdirección de Regulación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU, observa la propuesta normativa prevista, considerando "Cabe indicar que, conforme al Principio de Legalidad del ejercicio de la Potestad Sancionadora de las entidades, establecido en el artículo 230 de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, "solo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de la sanción son posibles de aplicar a un administrado [...]"	**Respecto al artículo 20. Servicio de reparación y revisión** Respecto a este enunciado normativo esta Comisión considera válida la observación y reformula el contenido del artículo, proponiendo como ya se ha citado con antelación la siguiente propuesta: **<u>Artículo 8</u>. Capacitación técnica** El Ministerio de Educación, a través de los Centros de Educación Técnico- Productiva (CETPRO) e Institutos de Educación Superior Tecnológica (IEST), 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.
Artículo 21. Responsabilidad Social La responsabilidad social, está referida al uso de los vehículos eléctricos considerados en la presente ley, así como, sus componentes; considerando el manejo adecuado de los residuos que se generen cuando los vehículos lleguen al final de su vida útil. En este último caso, en el marco de las previsiones contenidas en la presente Ley, se deberá priorizar la prevención y/o minimización; y las operaciones para el manejo de los residuos sólidos que hayan sido generados durante el diseño y fabricación de los vehículos comprendidos en la presente Ley, durante su	**Sobre el artículo 21. Responsabilidad Social** No se ha recibido observaciones. Sin embargo, esta Comisión ha visto conveniente no considerar este artículo.	**Respecto al artículo 21. Responsabilidad Social** La Comisión de Energía y Minas ha previsto no considerar este artículo 21, en razón que la propuesta legislativa está orientado al fomento de la electromovilidad. **<u>No obstante, el alcance de la responsabilidad social se encuentra prevista en la norma propuesta en el artículo 5, sobre Política y planificación y el artículo 3 referido a principios</u>**

vida útil y al finalizar la misma, priorizando la valorización y como última alternativa la disposición final. **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES** **PRIMERA. Reglamentación de la Ley** [...]. **SEGUNDA. Implementación de la Ley** [...]. **TERCERA. Investigación universitaria** [...]. . **CUARTA. Financiamiento y recuperación del transporte urbano** [...]. . **QUINTA. Derogación** Deróguese las normas que se opongan a la presente ley. **SEXTA. Vigencia de la norma** La presente Ley, entra en vigencia, a partir del día siguiente de la publicación en el Diario Oficial El Peruano.	**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES FINALES** **Sobre la PRIMERA. Reglamentación de la Ley** La Comisión de Energía y Minas, considera la reglamentación de la ley en la Segunda Disposición Complementaria. **Sobre la SEGUNDA. Implementación de la Ley** La Comisión de Energía y Minas, considera la Implementación de la Ley, en la Primera Disposición Complementaria, referido a Financiamiento. **Sobe la TERCERA. Investigación universitaria** El Subdirector de la Subdirección de Regulación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU, observa la propuesta normativa, considerando "[...] se sugiere modificar la redacción del artículo de tal manera que el mismo no tenga un carácter imperativo, sino más bien establecer incentivos para que las universidades voluntariamente orienten su investigación ha la industria de la movilidad eléctrica. **CUARTA. Financiamiento y recuperación del transporte urbano** No se han efectuado observaciones; sin embargo, la Comisión de Energía y Minas no considerará dicho dispositivo. **Sobre la QUINTA y SEXTA Disposición Complementaria Final** No hay observaciones. Sin embargo, la Comisión de Energía y Minas no considerará dichos dispositivos	**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES FINALES** **PRIMERA. Financiamiento** La implementación de lo establecido en la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades correspondientes. **SEGUNDA. Reglamentación de la Ley** El Poder Ejecutivo, dentro de un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, aprueba el reglamento y la normativa adicional necesaria para la aplicación de la presente ley. **Respecto a la TERCERA. Investigación universitaria** La Comisión de Energía y Minas ha previsto esta disposición en el artículo 9 con el siguiente texto. **<u>Artículo 9</u>. Investigación científica y tecnológica del litio** El Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (Concytec) promueve la investigación científica y tecnológica en el conocimiento de la ocurrencia del litio (Li), en métodos eficientes para su aprovechamiento y en sus usos y aplicaciones, como baterías de litio (Li), para impulsar la electromovilidad. **CUARTA. Financiamiento y recuperación del transporte urbano** La Comisión de Energía y Minas eliminará dicho dispositivo normativo, toda vez que los ministerios se rigen por la ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo. **Respecto a la QUINTA y SEXTA Disposición Complementaria Final, esta Comisión no las considerará en el cuerpo normativo que se propone por sobreentenderse como válido [tácitamente] por Técnica Legislativa.**

Seguidamente, luego de evaluar las observaciones y recomendaciones por las instancias competentes respecto a la iniciativa legislativa, la Comisión de Energía y Minas planteará un texto sustitutorio para dar la viabilidad a los proyectos 3397/2022-CR y 3741/2022-CR, perfeccionándolos.

Análisis de la Oportunidad

Habiendo abordado el tema del análisis de la necesidad y viabilidad, ahora corresponde dejar en claro se el mecanismo legal que se plantea es oportuno respecto a las características de la necesidad existente.

Respecto a la oportunidad de implementar la norma podemos referir que, la implementación de la Electromovilidad en el Perú es un tema muy preponderante por los diversos sectores involucrados, por lo que es pertinente referir algunos extractos de la nota publicada en la Plataforma digital única del Estado Peruano, de fecha 25 de setiembre de 2018, en el que se señala el **"Perú apuesta por la electromovilidad para hacer frente al cambio climático"**

"Con la participación de representantes de los ministerios del Ambiente, de Energía y Minas, de Transportes y Comunicaciones y de la Producción, así como de la Municipalidad Metropolitana de Lima, se desarrolló esta mañana una reunión técnica donde se propusieron los lineamientos para promover una política de movilidad eléctrica en el país, lo cual es una oportunidad de transporte más sostenible, eficiente y menos contaminante.

*Al respecto, el **director general de Eficiencia Energética del Ministerio de Energía y Minas, Rosendo Ramírez**, indicó que la electromovilidad mejora la calidad del aire, reduce enfermedades y permite aprovechar la sobreoferta de capacidad eléctrica en más de 50%, "lo que beneficiaría no solo a las empresas distribuidoras, sino a miles de peruanos al contar con una energía más limpia en beneficio del ambiente".*

*Por su parte, **Rosa Morales, directora general de Cambio Climático y Desertificación, del Ministerio del Ambiente (MINAM)**, señaló que el Estado peruano viene trabajando de manera articulada, teniendo en cuenta que la respuesta al cambio climático tiene que ser concertada e integral.*

*Por otro lado, **Paúl Concha, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, destacó que la electromovilidad abre oportunidades, tanto para los fabricantes de autos como para los proveedores de energía. "Tenemos un listado de acciones a corto plazo que contribuirán a la electromovilidad, orientado básicamente a la eliminación de barreras para el ingreso de vehículos eléctricos al país y la actualización del Reglamento Nacional de Vehículos para que no haya ningún inconveniente en su incorporación", añadió.*

*A su turno, **María Jara, directora general de Políticas y Análisis Regulatorio del Ministerio de la Producción**, dijo que en la selva y en diversas provincias del país, el vehículo principal de transporte son las motos y los mototaxis. "Bajo este escenario debemos analizar de qué manera la electricidad que usen estos vehículos provengan de fuentes de energía limpias y sostenibles. Este es un reto que debemos afrontar en conjunto", puntualizó."*

Igualmente, esta Comisión considera pertinente resaltar algunos puntos de la nota periodística en el "Diario el Peruano", de fecha 15 de setiembre de 2022, sobre el **"Perú avanza a la electromovilidad"**, refiriendo *que "La transición energética es un proceso en el que todos los sectores involucrados, como el Estado, las empresas privadas y la sociedad, están llamados a intervenir para lograr la reducción de emisiones de carbono, sostuvo el viceministro de Electricidad del Ministerio de Energía y Minas (Minem), Martín Dávila Pérez. Todo ello en favor de mejores condiciones de vida para la población y un mayor cuidado del medioambiente.*

Durante su presentación en el evento Hoja de Ruta de Transición Energética hacia un Perú sin emisiones 2030-2050, señaló que el Minem trabaja para acelerar la transición energética.

Ejes
El funcionario dijo que este objetivo se logrará mediante el aprovechamiento de la generación con energías renovables, la electromovilidad y el fomento de la investigación en nuevas tecnologías como el hidrógeno verde. Informó que se tienen recursos separados para impulsar la electromovilidad en el país, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), ello adicionalmente a los incentivos que se trabajan, desde el Estado, para fomentar la importación de este tipo de vehículos hacia el Perú.

Además, como parte del Plan Impulso Perú, el Ejecutivo promoverá la depreciación acelerada de vehículos eléctricos.

En esa misma línea, se expone también un resumen de la reciente nota periodística por Forbes Staf, de fecha 14 de marzo de 2023, donde resalta:

"Se acelera la electromovilidad?
El Gobierno y la UE buscan financiar la conversión eléctrica de 10,000 taxis.
Perú apostará por la conversión a motores eléctricos de 10.000 taxis para paliar las altas emisiones de dióxido de carbono y promover la creación de trabajo en industrias y talleres que se encarguen de la transformación del parque automovilístico, informó este martes el ministro de Producción de Perú, Raúl Pérez-Reyes.
"La idea es que, ese ahorro, el taxista, en lugar de recibirlo cuando va a hacer la recarga eléctrica, lo utilice para financiar (de forma previa) la conversión", argumentó el titular de Producción, que añadió que entre tres y cuatro años el cambio de motor estará rentabilizado.
Para llevar adelante esta conversión eléctrica, el titular de Producción explico que será necesario capacitar y certificar los talleres que puedan realizar el cambio de motor con garantías de seguridad, algo que a juicio del ministro promoverá la creación de empleo de una industria más limpia.

Por último, tenemos la publicación por la Revista de la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía, de fecha 16 de marzo de 2023, que expone *"MINEM*

evalúa incentivos y beneficios para impulsar movilidad eléctrica a nivel nacional

El viceministro de Electricidad del Ministerio de Energía y Minas (MINEM), Jaime Luyo Kuong, tomó parte de la ceremonia de inauguración de tres puntos de recarga para vehículos eléctricos en la ciudad de Arequipa, una iniciativa de la empresa distribuidora Sociedad Eléctrica del Sur Oeste (SEAL) para incentivar la movilidad eléctrica en la Ciudad Blanca y el sur del Perú.

En la actividad, Luyo Kuong informó que el Ejecutivo impulsa una iniciativa legislativa para promover el uso de vehículos eléctricos, y para ello se evalúan alternativas como brindar incentivos tributarios para consumir electricidad orientada a la carga y recarga de vehículos eléctricos, o un fondo para financiar la adquisición de dichas unidades."

De lo expuesto, la Comisión de Energía y Minas exalta que la oportunidad de la norma es necesario en nuestro ordenamiento jurídico, ya que se puede colegir y evidenciar según las posturas de los distintos sectores del gobierno como del sector privado que hay que tomar medidas mediatas para reducir la emisión de gases efecto invernadero (GEI), a fin de mejorar la calidad de vida de la población, sumando a ello diversos beneficios como se ha expuesto en la necesidad de la propuesta normativa. En virtud de ello, se considera oportuno aprobar el texto sustitutorio a presentarse, el mismo que se detalla a continuación los aspectos a considerar.

d) Modificaciones al texto sustitutorio

Luego del análisis realizado en las secciones preliminares, es necesario perfeccionar las iniciativas legislativas, toda vez, que se tiene que atender las recomendaciones formuladas por el Ministerio de Energía y Minas (MINEM), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Ministerio de Educación (MINEDU), Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU y la Asociación Automotriz del Perú (APP).

En virtud de lo expuesto, el perfeccionamiento de las iniciativas legislativas deberá considerar los siguientes aspectos:

- ✓ El perfeccionamiento de las iniciativas legislativas conlleva a plantear un texto sustitutorio orientado a la masificación de los vehículos eléctricos e híbridos. En ese sentido, el título deberá reformularse en: Ley de fomento de la Electromovilidad.

- ✓ El texto sustitutorio considera VII Capítulos, el I Capítulo referido a Disposiciones Generales, que confiere del artículo 1 al artículo 4; el Capítulo II referido a Política y Planificación Energética para la Electromovilidad, artículo 5; el Capítulo III sobre Fomento de la

Electromovilidad, del artículo 6 al artículo 9; el Capítulo IV referido a Homologación de vehículos eléctricos, del artículo 10 al artículo 11; el Capítulo V confiere a Infraestructura de carga y abastecimiento energético, del artículo 12 al artículo 16; el Capítulo VI sobre Supervición y Fiscalización, artículo 17; Capítulo VII, referido a Registro de Contratistas de Infraestructura de carga; y dos Disposiciones Complementarias Finales.

- ✓ El texto sustitutorio considera el artículo 1 que modifica los artículos 1 y 2.
- ✓ Respecto al artículo 2 se modifica sustituyéndolo por el texto: Ámbito de aplicación, con los acápites a), b) y c).
- ✓ Respecto al artículo 3 se modifica sustituyéndolo por el texto: Principios, con los acápites a), b), c), d) y e).
- ✓ Respecto al artículo 4 modifica y se sustituye por el texto que confiere a: Declaración de interés nacional
- ✓ Respecto al artículo 5 se modifica y se sustituye por el texto sobre: Políticas y planificación, que incluye el numeral 5.1, 5.2 con acápites: a), b), c) y d) y 5.3.
- ✓ Respecto al artículo 6 se sustituye por el texto: Sustitución de flota vehicular en el sector público.
- ✓ Respecto al artículo 7 se modifica sutituyéndolo por el texto: En el transporte de personas y transporte público.
- ✓ Respecto al artículo 8 se sustituye por el texto: Capacitación técnica.
- ✓ Respecto al artículo 9 se sustituye por el texto: Investigación científica y tecnológica del litio
- ✓ Respecto al artículo 10 se sustituye por un nuevo texto: Etiqueta de eficiencia energética
- ✓ Respecto al artículo 11 se sustituye por un nuevo texto: Homologación de vehículos eléctrico e híbridos.
- ✓ Respecto al artículo 12 se sustituye por otro texto: Estacionamientos e infraestructura de carga en el sector público.
- ✓ Respecto al artículo 13 se sustituye por un nuevo texto: Infraestructura de carga en estacionamientos.
- ✓ Respecto al artículo 14 se sustituye por el texto: Infraestructura de carga domiciliaria, que incluye los numerales 14.1, 14.2 y 14.3.
- ✓ Respecto al artículo 15, se sustituye por el texto: Infraestructura de carga en nuevas edificaciones
- ✓ Respecto al artículo 16, se sustituye por el texto: Servicio de estaciones de carga, que incluye el numeral 16.1, 16.2, 16.3, 16.4 y 16.5
- ✓ Respecto al artículo 17 se sustituye por el texto: Supervisión y fiscalización de la infraestructura de carga
- ✓ Respecto al artículo 18 se sustituye por el texto: Registro de contratistas de infraestructura de carga y de estaciones de carga

- ✓ El texto sustitutorio comprende dos Disposiciones Complementarias Finales, la primera, referida a Financiamiento y la segunda, sobre la Reglamentación de la ley.

V. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La propuesta normativa se encuentra alineada con la Constitución Política del Perú, en el artículo 2, numeral 1, del Capítulo I referido a Derechos Fundamentales de la persona, que toda persona tiene derecho, entre otros, "a su libre desarrollo y bienestar", el numeral 22 del mismo artículo 2, relacionado al "goce de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida"; a su vez, el artículo 13, que confiere que "la educación tiene como finalidad el desarrollo integral de la persona humana. El Estado reconoce y garantiza la libertad de enseñanza...".

Respecto a la legislación nacional la propuesta normativa va en concordancia con la Ley 27345, Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, cuyo objetivo es declarar el interés nacional la promoción del Uso Eficiente de la Energía (UEE) para asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad de la economía nacional y reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos. Asimismo, tiene incidencia con la Política Energética del Perú 2010-2040, aprobada por Decreto Supremo 064-2010-EM, cuyos objetivos son: contar con una matriz energética diversificada, con énfasis en las fuentes renovables y la eficiencia energética y, contar con un abastecimiento energético competitivo.

La propuesta normativa también se encuentra delimitada según la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París, donde el Perú es suscriptor y se allana al cumplimiento de los objetivos suscritos.

El Perú es país Parte de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) desde 1992 y en 1993 ratificó dicho tratado internacional, confirmando oficialmente el compromiso del país de contribuir al objetivo de dicha Convención de "estabilizar la concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera y evitar llegar a un nivel de interferencia antropogénica peligrosa". Nuestro país ratificó este compromiso al incorporarse al Protocolo de Kioto, en 2002. Con la presentación de la Tercera Comunicación Nacional, el Perú cumple una vez más con sus obligaciones internacionales asumidas ante la Convención.

El 12 de diciembre de 2015 el Perú suscribió el Acuerdo de París, el cual fue adoptado por 195 Estados Parte, incluido la Unión Europea. Un año antes, en la COP20 de Lima, se aprobó el llamado de Lima para la Acción Climática para la

concepción del Acuerdo de París. Asimismo, El 25 de julio pasado, Perú ratifica el Acuerdo de París, decisión universal propuesta por la Conferencia de las Partes (COP).

Cabe indicar que el Acuerdo de París plantea llegar a cero emisiones netas de gases de efecto invernadero antes del año 2100. Con medidas de mitigación y adaptación, y bajo el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, este Acuerdo compromete a los países parte a mantener el aumento de temperatura debajo de 2°C, ambicionando la meta de 1.5°C.

VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal manera, que permite cuantificar los costos y beneficios.

En ese sentido, la puesta en vigencia de la presente ley permitirá a través del fomento de la Electromovilidad reducir la dependencia del sector transporte de los combustibles líquidos, sin afectar el desarrollo de la movilidad sostenible, contando con un servicio de mejor calidad y rendimiento, empleando el uso de la energía de forma eficiente; lo que significaría que el sector transporte use menos energía, sea más limpio, contemple una infraestructura moderna y mitigue el impacto al medio ambiente y la salud, menor costo de la propiedad y mayor conveniencia respecto a la comodidad y practicidad que presenta la electromovilidad.

Asimismo, esta Comisión considera relevante destacar el gran potencial que posee la movilidad eléctrica para adherirse con otras tecnologías competentes tanto para de controlar como para administrar la electricidad, con el propósito de satisfacer la demanda de los usuarios finales.

Cabe indicar, que la implementación de la ley del Fomento de la Electromovilidad no generará gasto al tesoro público, toda vez, que los mecanismos, procedimientos y, políticas y planes para su implementación se delimitarán dentro del presupuesto de cada sector involucrado.

Por último, los beneficios para la ciudadanía y el Estado más importantes de la propuesta legislativa son:

a) En la salud pública y ambiente, mejorar la calidad del aire a través de la reducción de la emisión de partículas, NO_2 y SO_2.
b) Sobre el cambio climático, limitar el calentamiento global, mediante la reducción de los gases efecto invernadero (GEI), en particular el CO_2.
c) En sector energía, conllevar a la seguridad energética y asequible, utilizando recursos energéticos renovables, coadyuvando a la eficiencia energética.

d) En el sector transporte, acceder a una movilidad sostenible reduciendo la congestión y asegurar un sistema de transporte eficiente y descarbonizado.

VII. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas y de conformidad a lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Energía y Minas del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los **Proyectos de Ley 3397/2022-CR y 3741/2022-CR**, con el siguiente texto sustitutorio:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA:

Ha dado la Ley siguiente:

LEY DE FOMENTO DE LA ELECTROMOVILIDAD

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley
La presente ley tiene por objeto el fomento de la electromovilidad para la masificación del uso de vehículos eléctricos e híbridos en todo el ámbito nacional a fin de mejorar la calidad de vida de la población como resultado de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la reducción en la importación de combustibles líquidos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación
La presente ley es de aplicación a:
a) Las entidades establecidas en el artículo I del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante el Decreto Supremo 004-2019-JUS.
b) Las empresas que prestan servicios según la clasificación del servicio de transporte terrestre establecido en el Título I del Decreto Supremo 017-2009-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
c) Los involucrados en las políticas, planes y programas de transporte y movilidad sostenible de ámbito nacional, regional y local.

Artículo 3. Principios de actuación
Para la aplicación de la presente ley se consideran los siguientes principios:

a) La electromovilidad permite el transporte y la movilidad sostenible respetuosa de los derechos individuales y colectivos que se requiere para un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.
b) La implementación de la electromovilidad promueve la protección del medio ambiente, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.
c) La implementación de la electromovilidad se efectúa gradualmente y está alineada a las políticas, planes y programas que se adopten respecto al transporte y movilidad sostenible.
d) En la elaboración de las políticas, planes y programas referidos a la electromovilidad se privilegia la participación activa de los ciudadanos a fin de salvaguardar el desarrollo del transporte y movilidad sostenible desde una perspectiva integral.
e) Para la implementación de la electromovilidad se privilegia la coordinación y cooperación entre instituciones y entidades públicas y privadas a fin de lograr un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.

Artículo 4. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbridos y la implementación de la infraestructura de carga necesaria para su abastecimiento energético a fin de mejorar la calidad de vida de la población como resultado de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la reducción en la importación de combustibles líquidos.

CAPÍTULO II
POLÍTICA Y PLANIFICACIÓN ENERGÉTICA PARA LA ELECTROMOVILIDAD

Artículo 5. Política y planificación

5.1. El Ministerio de Energía y Minas (Minem) formula las políticas y los planes energéticos sectoriales para el fomento de la electromovilidad, los que deben estar alineados con las políticas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

5.2. Las políticas, los planes y la normativa complementaria que fomenten la electromovilidad garantizan:
   a) La transición de los vehículos a combustión a vehículos eléctricos e híbridos.
   b) La implementación de una adecuada infraestructura de carga para el abastecimiento energético de los vehículos eléctricos e híbridos.
   c) El otorgamiento de beneficios económicos y tributarios para la fabricación, ensamblaje o importación de vehículos eléctricos e híbridos.
   d) La asignación de incentivos económicos para la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos con fines de renovación de flota vehicular por

vehículos eléctricos e híbridos, e implementación de infraestructura de carga para su abastecimiento energético.

5.3. Para la formulación de las políticas y los planes que fomenten la electromovilidad se garantiza la participación de los sectores del Gobierno nacional, gobierno regional y gobierno local, instituciones privadas, universidades y la sociedad civil organizada.

CAPÍTULO III
FOMENTO DE LA ELECTROMOVILIDAD

Artículo 6. Sustitución de flota vehicular en el sector público
Las entidades y empresas públicas que requieran adquirir vehículos o sustituir su flota vehicular lo realizan por 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. Autorizaciones para el transporte de personas y transporte público
La autoridad competente encargada de otorgar autorizaciones 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 fomentan la inclusión de la movilidad eléctrica en sus respectivos procesos.

Artículo 8. Capacitación técnica
El Ministerio de Educación (Minedu), mediante los Centros de Educación Técnico-Productiva (Cetpro) e Institutos de Educación Superior Tecnológica (IEST), 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.

Artículo 9. Investigación científica y tecnológica del litio
El Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (Concytec) promueve la investigación científica y tecnológica en el conocimiento de la ocurrencia del litio en métodos eficientes para su aprovechamiento y en sus usos y aplicaciones, como baterías de litio, para impulsar la electromovilidad.

CAPÍTULO IV
HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Artículo 10. Etiqueta de eficiencia energética

El Ministerio de Energía y Minas (Minem) establece en el reglamento los requisitos correspondientes para la obtención del etiquetado de eficiencia energética de vehículos eléctricos o híbridos, para lo cual coordina con los sectores involucrados.

Artículo 11. Homologación de vehículos eléctrico e híbridos

El Ministerio de Energía y Minas (Minem) establece en el reglamento el procedimiento correspondiente para la homologación vehicular que asegure el cumplimiento de los estándares de calidad, no solo para vehículos destinados al servicio de taxi, sino que especifiquen las condiciones técnicas con las que deben cumplir los vehículos eléctricos destinados a la prestación de servicios de transporte especial en las modalidades de trabajadores, turistas y estudiantes, para lo cual coordina con los sectores involucrados.

CAPÍTULO V
INFRAESTRUCTURA DE CARGA Y ABASTECIMIENTO ENERGÉTICO

Artículo 12. Estacionamientos e infraestructura de carga en el sector público

Las entidades y empresas públicas que cuenten con flota vehicular eléctrica y dispongan de zonas de parqueo vehicular propias implementan, según sus necesidades, espacios priorizados para el parqueo de vehículos eléctricos o híbridos, e incluyen su respectiva infraestructura de carga.

Artículo 13. Infraestructura de carga en estacionamientos

La persona natural o jurídica que brinda el servicio de estacionamiento vehicular, como servicio principal o servicio complementario o accesorio, implementa de manera progresiva la infraestructura de carga para los vehículos eléctricos e híbridos en todos los estacionamientos disponibles.

Artículo 14. Infraestructura de carga domiciliaria

14.1. Corresponde al distribuidor eléctrico, a solicitud y cuenta del solicitante del suministro destinado a la carga de baterías y para el abastecimiento energético de vehículos eléctricos e híbridos, realizar los actos necesarios, mediante contratistas, para implementar la infraestructura de carga requerida y su integración a la red de distribución eléctrica, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad vigentes.

14.2. 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 Energía y Minería (Osinergmin).

14.3. Las empresas de distribución eléctrica financian total o parcialmente los costos de implementación de la infraestructura de carga solicitada por los usuarios del suministro eléctrico para el abastecimiento energético de vehículos eléctricos o híbridos y para la carga de baterías.

Artículo 15. Infraestructura de carga en nuevas edificaciones

Las nuevas edificaciones que incluyan estacionamientos cuentan con la infraestructura de carga para el abastecimiento energético de vehículos eléctricos o híbridos y para la carga de baterías.

Artículo 16. Servicio de estaciones de carga

16.1. El servicio de abastecimiento energético de vehículos eléctricos e híbridos y de carga de baterías es realizado a través de estaciones de carga. Ejercen este servicio las personas naturales o jurídicas que demuestren que la infraestructura de carga reúne los requisitos técnicos y de seguridad vigentes.

16.2. El servicio que se brinda en las estaciones de carga califica como una actividad comercial, se desarrolla en condiciones de competencia y es de acceso público. Los titulares de las estaciones de carga reportan las tarifas del servicio al Organismo Supervisor de la Inversión de Energía y Minería (Osinergmin) en la forma y oportunidad que este determine, a fin de que dichas tarifas sean publicadas y puestas en conocimiento de la ciudadanía en general.

16.3. El funcionamiento de las estaciones de carga es autorizado para operar a nivel nacional y son realizadas con sujeción a la obtención de las autorizaciones que emita el Ministerio de Energía y Minas. Para ello se emiten las normas técnicas de cumplimiento obligatorio.

16.4. Las estaciones de carga requieren de un suministro eléctrico en calidad de usuarios libres o regulados, según corresponda, cumpliendo los requisitos y condiciones de la norma vigente.

16.5. Las estaciones de servicios, gasocentros y estaciones de servicios de venta al público de gas natural vehicular (GNV) pueden instalar, operar y mantener una o más estaciones de carga en sus instalaciones previa autorización del Ministerio de Energía y Minas (Minem), siempre que cumplan con los requisitos técnicos y de seguridad que correspondan.

CAPÍTULO VI
SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN

Artículo 17. 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), en el marco de sus funciones y competencias establecidos en el artículo 5 de la Ley 26734, Ley del Organismo Supervisor de Inversión en Energía, y considera, por lo menos, el cumplimiento de la normativa técnica y de seguridad aprobada para este propósito, además de verificar la calidad y eficiencia de la infraestructura y del servicio.

CAPÍTULO VII
REGISTRO DE CONTRATISTAS DE INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 18. Registro de contratistas de infraestructura de carga y de estaciones de carga

18.1. El Órgano de Supervisión de la Inversión de Energía y Minas (Osinergmin) establece los requisitos y procedimientos vinculados a la inscripción, modificación, suspensión, cancelación y habilitación de una persona natural o jurídica responsable de diseñar, construir, reparar, mantener o modificar instalaciones destinadas a la implementación de infraestructura de carga para el abastecimiento energético de vehículos eléctricos e híbridos y para la carga de baterías.

18.2. El Órgano de Supervisión de la Inversión de Energía y Minas (Osinergmin) lleva el registro de las estaciones de carga donde se brinda el servicio de abastecimiento energético de vehículos eléctricos e híbridos y de carga de baterías, y de sus respectivas tarifas.

18.3. El Órgano de Supervisión de la Inversión de Energía y Minas (Osinergmin) publica en el Portal Nacional de Datos Abiertos (PNDA), como mínimo, la lista de contratistas que implementan la infraestructura de carga y la lista de los titulares de las estaciones de carga, su razón social y su registro único de contribuyentes (RUC), así como las tarifas de abastecimiento energético de vehículos eléctricos e híbridos y de carga de baterías.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Financiamiento

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

SEGUNDA. Reglamentación de la Ley

El Poder Ejecutivo, dentro de un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, aprueba el reglamento y la normativa adicional necesaria para la aplicación de esta ley.

Dase cuenta
Sala de Sesiones del Congreso de la República.
Lima, 24 de mayo de 2023.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PARIONA SINCHE Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/05/2023 17:03:45-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GONZALES DELGADO Diana Carolina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2023 16:39:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PARIONA SINCHE Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/05/2023 17:03:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CICCIA VASQUEZ Miguel Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2023 10:37:56-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUIROZ BARBOZA Segundo Teodomiro FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 29/05/2023 09:26:34-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: COAYLA JUAREZ Jorge Samuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/05/2023 10:23:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LOPEZ UREÑA ILICH FREDY FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/05/2023 16:37:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS MADARIAGA Carlos Javier FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 31/05/2023 18:17:48-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: KAMICHE MORANTE Luis Roberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/06/2023 10:12:55-0500

Firmado digitalmente por: PALACIOS HUAMAN Margot FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/06/2023 10:09:47-0500

[Siguen firmas ...]

Firmado digitalmente por: MEDINA HERMOSILLA Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/06/2023 10:11:21-0500

Firmado digitalmente por: FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/06/2023 11:38:32-0500

Firmado digitalmente por: SALHUANA CAVIDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/06/2023 10:53:49-0500

Firmado digitalmente por: TORRES SALINAS Rosio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/06/2023 12:51:06-0500

Firmado digitalmente por: MORANTE FIGARI Jorge Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/06/2023 09:25:50-0500

Firmado digitalmente por: MONTOYA MANRIQUE Jorge Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/06/2023 10:37:04-0500

Firmado digitalmente por: MONTALVO CUBAS Segundo Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/06/2023 09:57:42-0500

Firmado digitalmente por: ALVA ROJAS Carlos Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/06/2023 12:06:55-0500