Proyecto de Ley N° 5113/2022-CR

CONGRESO
REPÚBLICA

JOSE BERNARDO PAZO NUNURA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
19 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 11:09am

LEY QUE PROMUEVE LA ELECTROMOVILIDAD COMO HERRAMIENTA AL EMPRENDIMIENO DEL MICRO Y PEQUEÑO EMPRESARIO

A iniciativa del **CONGRESISTA JOSÉ BERNARDO PAZO NUNURA**, miembro del Grupo Parlamentario **SOMOS PERÚ,** en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen la siguiente iniciativa legislativa:

"LEY QUE PROMUEVE LA ELECTROMOVILIDAD COMO HERRAMIENTA AL EMPRENDIMIENO DEL MICRO Y PEQUEÑO EMPRESARIO"

I. FÓRMULA LEGAL

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto maximizar los beneficios económicos y ambientales de la energía renovable de fuentes limpias para los pequeños emprendimientos empresariales.

Artículo 2. Finalidad

La finalidad de la Ley es desarrollar y transformar el sistema de transporte público reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorando su eficiencia y sustituir de forma gradual el uso de combustible fósil. Asimismo, otorgar opciones de emprendimiento a los micro y pequeños empresarios que utilizan vehículos convencionales.

Artículo 3. Bono de conversión

Crease el bono eléctrico "TAXMO" para convertir un auto o mototaxi tradicional a uno eléctrico hibrido. Asimismo, otórguese el bono "TAXMO" a todos los micro y pequeños empresarios forales que hayan cumplido con los requisitos establecidos por la presente ley.

Artículo 4. Beneficiarios

La presente Ley es de aplicación a los micro y pequeños empresarios que realizan el servicio de transporte público a través de taxis o mototaxis.

Artículo 5. Requisitos

Los requisitos que deben cumplir para acceder al programa "TAXMO" son los siguientes:

1. Vehículos convencionales que no superen los 15 años de antigüedad.
2. Autorización para prestar el servicio público de taxi o mototaxi.
3. No tener multas ni sanciones administrativas.
4. Vigencia del certificado de revisión técnica.
4. Vigencia del seguro obligatorio de accidentes de tránsito
5. Los demás que establezca el Reglamento.

Artículo 6. Definiciones

Para efectos de la presente Ley, se entiende por:

a) **Vehículo convencional:** es aquel que adquiere la energía que se encuentra almacenada en un combustible fósil, que se libera mediante la combustión en el interior de un motor térmico convencional.

b) **Combustible fósil:** es aquel recurso energético no renovable que se genera por la descomposición de materia orgánica proveniente de restos animales y vegetales, tales como el petróleo, el carbón y el gas natural, incluyendo todos los derivados de petróleo y los tipos de gas fósil que sean utilizados para combustión y con fines energéticos.

c) **Energía renovable**: es aquella cuya fuente de energía se basa en la utilización de recursos naturales inagotables, caracterizándose por no utilizar combustibles fósiles, no producen gases de efecto invernadero.

d) **Retrofit:** es la conversión de un coche de combustible tradicional (diésel o gasolina) a híbrido o eléctrico.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. –Vigencia

La presente Ley entra en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial el Peruano.

SEGUNDA. – Implementación

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Producción, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, deberán de implementar los mecanismos de financiamiento para mejorar el proceso retrofit hibrido.

TERCERA. – Bono "TAXMO"

El bono eléctrico "TAXMO" para convertir un auto o mototaxi tradicional a uno eléctrico asciende al 35% de una Unidad Impositiva Tributaria.

Lima, mayo de 2023.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/05/2023 17:02:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/05/2023 16:15:04-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/05/2023 18:06:29-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/05/2023 17:03:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hitler FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/05/2023 09:28:01-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **22** de **mayo** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **5113/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA:

El transporte público de nuestro país se ha convertido en un problema ambiental y de salud, por lo que el sector eléctrico es una opción para dar solución a estos inconvenientes. Si bien, durante décadas el dominante en la industria automotriz es el vehículo de motor de combustión interna, debemos indicar que este dominio viene sufriendo cambios, siendo la movilidad eléctrica una de las tendencias globales que apunta a dicha transformación a partir de la electrificación del transporte.

A medida que se desarrolla la tecnología de autos eléctricos nos acercamos a un siglo que es más amigable con el medio ambiente, por lo que la sustitución del combustible convencional en el sistema de transporte tiene por finalidad maximizar los beneficios económicos y ambientales de la energía renovable de fuentes limpias para disfrute de las generaciones futuras.

Asimismo, el crecimiento del parque automotor del servicio público de transporte con unidades convencionales (gasolina - petróleo), genera elevados índices de contaminación ambiental, por lo que es necesario que se impulse una serie de acciones orientadas a promover la electromovilidad del parque automotor peruano.

Sin embargo, en el Perú el desarrollo de políticas y normativas que fomenten la conversión de las unidades del servicio público a un sistema híbrido son incipientes, por lo que resulta necesario establecer un plan estratégico para la implementación de acciones concretas orientadas a promover la adopción de esta nueva tecnología.

Contexto de la electromovilidad

La electromovilidad consiste en el uso de vehículos impulsados con energía eléctrica, enfocados a contribuir con el medio ambiente ya que no emiten contaminación ni sustancias que aceleran el cambio climático.

La electromovilidad, ofrece la oportunidad para que la economía peruana sea amigable con el medio ambiente. De acuerdo con un estudio realizado por la Asociación Automotriz del Perú, la energía eléctrica demandada para el 2031 por los vehículos eléctricos solo representaría el 2,65% del total de energía eléctrica producida.

Por esta razón consideramos como clave para lograr una movilidad sostenible, desarrollar políticas públicas con marcos normativos que regulen la electrificación del transporte público urbano. Asimismo, se debe tener en cuenta que esta tecnología se encuentra en constante evolución, haciendo que la movilidad eléctrica no solo sea cada vez más eficiente, sino que también tenga nuevos usos.

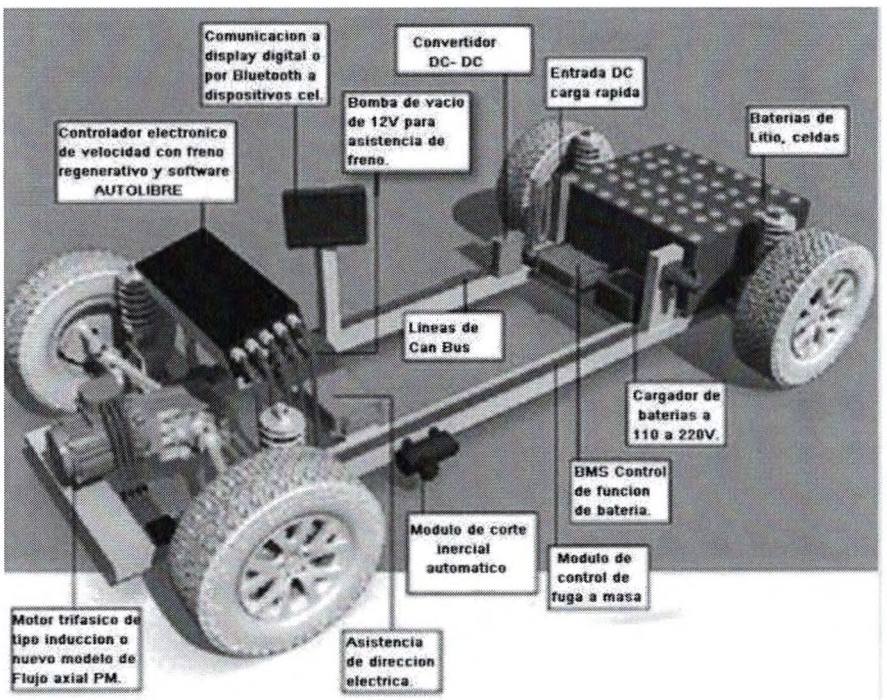
RETROFIT híbrido enchufable

Es la conversión de un vehículo convencional a hibrido, entendiéndose por la conversión como la modernización de los vehículos clásicos haciéndolos amigables con el medio ambiente. Sin embargo, este proceso requiere de conocimientos y evaluaciones específicas debiendo tener presente algunas consideraciones al momento de la conversión, tales como:

- Vehículo a convertir
- Determinar la tecnología a aplicar
- Tipo de transmisión
- Autonomía de carga
- Velocidad proyecta

"Retrofit lo podemos entender como la "modernización" de algunas partes de una maquinaria (referidos sobre todo a los elementos del control), cuyas piezas de fábrica ya han perdido su desempeño producto de los años de uso"[1].

CONVERSIÓN DE AUTO CONVENCIONAL EN AUTO ELÉCTRICO



[1] https://ver.enermotech.com/iquestqueacute-es-retrofit.html

Movilidad y transporte

Los vehículos denominados híbridos enchufables, que poseen una mayor autonomía eléctrica, disponen de la posibilidad de ir alternando el funcionamiento de un motor eléctrico cuyas baterías pueden ser recargables, desarrollando una eficiencia muy alta, constituyendo una alternativa entre los híbridos convencionales y los vehículos completamente eléctricos.

Según la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (Sunarp) en el 2016, "el parque automotor contaba con 2,76 millones de vehículos; por lo que son 5,4 vehículos por mil habitantes. Es un número menor al promedio regional y otros países como Chile, Argentina o Panamá que tienen índices mayores a 16 vehículos por mil habitantes[2]".

El 65.3% de habitantes usa transporte público como modo principal de viaje para ir a trabajar o estudiar, según Ciudades Cómo Vamos.

PERÚ - PARQUE AUTOMOTOR NACIONAL ESTIMADO POR CLASE, SEGÚN DEPARTAMENTO: 2021

(Unidades vehiculares)

Departamento	Total	Clase de Vehículo								
		Automovil	Station Wagon	Camionetas			Ómnibus	Camión	Remolcador	Remolque Semi-Rem.
				Pick Up	Rural	Panel				
Total	**3,186,730**	**1,315,105**	**558,282**	**357,001**	**449,786**	**46,869**	**98,184**	**230,035**	**50,802**	**80,666**
AMAZONAS	2,079	240	633	384	321	24	59	277	53	88
ANCASH	40,373	17 880	7 342	4 945	6 159	280	962	2 351	217	237
APURÍMAC	3,929	768	1 355	357	668	56	139	553	18	15
AREQUIPA	241,743	105 056	27 340	30 423	35 198	2 440	7 342	18 761	5 478	9 705
AYACUCHO	5,687	1 923	956	692	751	61	239	959	52	54
CAJAMARCA	32,765	8 331	6 189	6 356	7 201	469	892	2 426	261	640
CUZCO	95,835	39 396	16 096	11 845	15 094	813	3 453	8 517	437	184
HUANCAVELICA	1,163	195	372	147	144	21	83	169	28	4
HUÁNUCO	18,269	7 828	1 938	3 169	2 169	106	555	2 006	139	359
ICA	27,958	13 797	4 073	3 188	2 771	290	1 056	2 164	323	296
JUNÍN	78,821	25 093	15 529	10 494	13 024	501	2 363	9 190	959	1 668
LA LIBERTAD	223,529	87 641	29 030	29 799	22 006	1 575	8 773	22 923	5 478	16 304
LAMBAYEQUE	82,789	35 933	9 880	11 267	11 654	1 114	1 673	8 077	648	2 543
LIMA 1/	2,090,001	892 196	394 121	208 307	290 230	33 214	62 295	129 661	34 609	45 368
LORETO	5,485	1 980	678	913	824	69	316	679	12	14
MADRE DE DIOS	1,461	407	380	220	218	24	27	167	13	5
MOQUEGUA	14,607	4 795	3 489	1 844	2 447	380	525	942	107	78
PASCO	7,402	1 364	1 963	669	1 076	96	408	1 480	159	187
PIURA	69,457	29 087	9 841	12 456	9 340	495	1 645	5 660	591	342
PUNO	55,720	11 737	10 044	5 990	16 406	3 116	2 858	4 894	340	335
SAN MARTÍN	14,269	3 024	1 760	4 582	2 256	87	310	1 920	167	163
TACNA	58,892	21 836	12 844	6 213	7 926	1 539	1 908	4 890	637	1 099
TUMBES	3,181	1 131	454	453	524	57	77	421	23	41
UCAYALI	11,315	3 467	1 975	2 288	1 379	42	226	948	53	937

1/: Incluye a la Provincia Constitucional del Callao.
Fuente: Asociación Automotriz del Perú - AAP.
Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

[2] https://rpp.pe/lima/actualidad/la-cantidad-de-autos-es-el-problema-en-el-trafico-de-lima-noticia-1248078#:~:text=A%20diferencia%20de%20otros%20lugares,4%20veh%C3%ADculos%20por%20mil%20habitantes.

Ventajas de la movilidad eléctrica

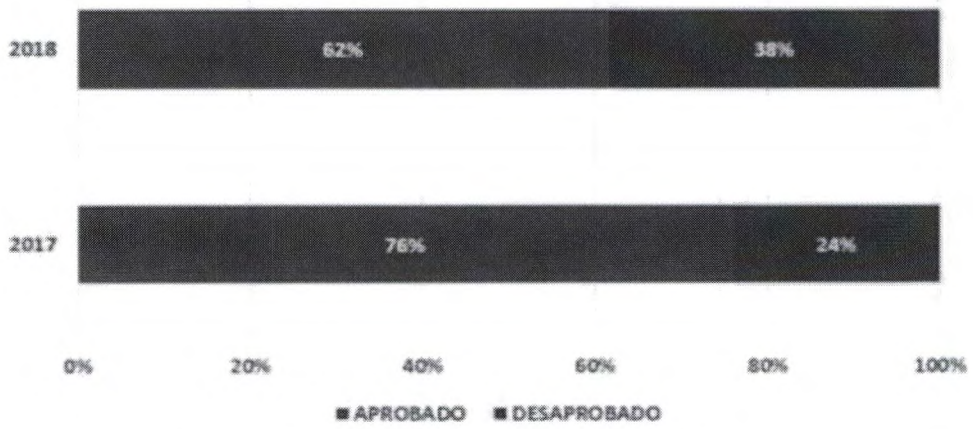
- Eliminación de contaminación de gases de efecto invernadero
- Eliminación de contaminación auditiva
- Maximización del rendimiento de autonomía – consumo eficiente
- Reducción de piezas y averías
- Reducción de mantenimiento
- Desarrollo industrial
- Reconversión de la mano de obra y talleres.
- Economía circular. Reducción del nivel de residuos.
- Acelerar la migración a la electrificación.

REPORTE EN LATAM

Calidad del aire

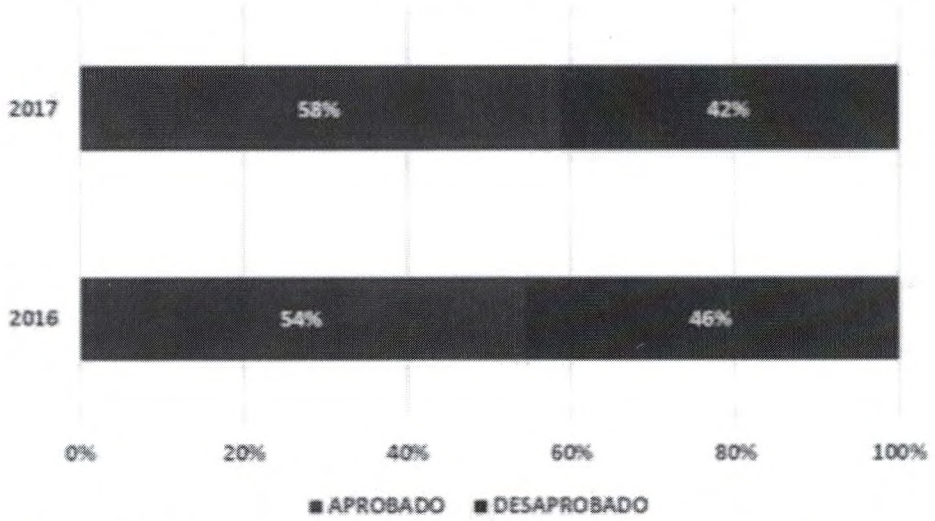
El Ministerio del Ambiente a través del Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao reporta que, el 58% de las emisiones del material particulado menor a 2.5 micras (PM 2.5) proviene de las fuentes móviles.

Gráfica 56: Tasa de aprobación/desaprobación de los LMP para vehículos en circulación (diésel)



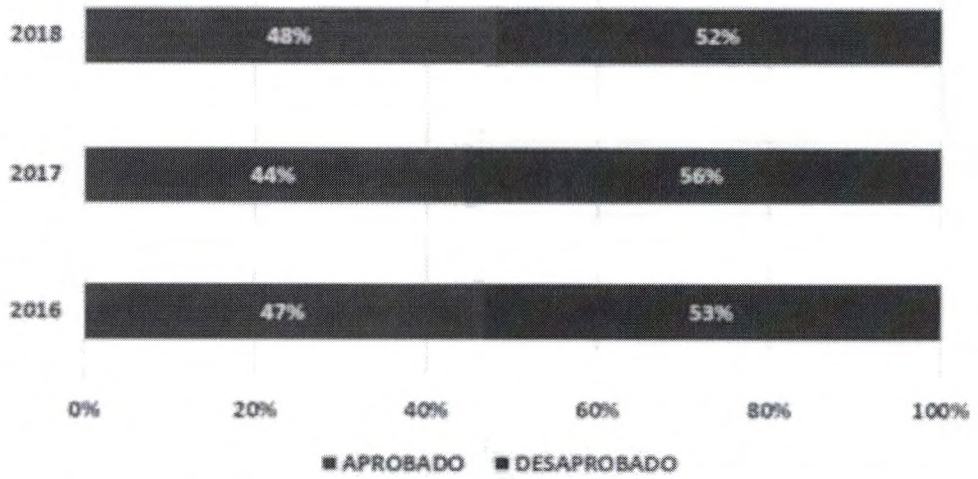
Fuente: Elaboración propia con información de Municipalidad Metropolitana de Lima (2018) / Municipalidad de San isidro (2018).

Gráfica 57: Tasa de aprobación/desaprobación de los LMP para vehículos en circulación (gasolina/gasohol)



Fuente: Elaboración propia con información de Municipalidad Metropolitana de Lima (2018) / Municipalidad de San isidro (2018).

Gráfica 58: Tasa de aprobación/desaprobación de los LMP para vehículos en circulación (GNV)



Fuente: Elaboración propia con información de Municipalidad Metropolitana de Lima (2018) / Municipalidad de San Isidro (2018).

"Como se puede observar, en las gráficas 56 al 59, la tasa de desaprobación más alta ha registrada en los vehículos a GLP durante el año 2017 (58 %). En términos generales, se puede observar que los vehículos de encendido por chispa (gasolina/gasohol, GNV y GLP) tienen mayores tasas de desaprobación que los vehículos de encendido por compresión (diésel). Los vehículos a diésel presentan la menor tasa de desaprobación, 24 % en el año 2017[3]".

El Ministerio del Ambiente reportó que, el 58 % de las emisiones de material particulado, que contamina el aire en las ciudades, proviene del transporte urbano, según el "Plan de Acción para el Mejoramiento de la Calidad de Aire de Lima y Callao 2021 – 2025".

Desarrollo e Impulso económico

El desarrollo e impulso de las conversiones del retrofit híbrido apertura una nueva arista económica e ingresos a negocios locales, así como a los diferentes profesionales y técnicos que participan de la industria móvil eléctrica.

Sin embargo, La industria (talleres) de conversión a vehículos híbridos en nuestro país es muy incipiente y se encuentra en fase inicial, incluyendo a los fabricantes de kits de recambio y accesorios, las actuales conversiones se realizan de manera no industrial, como prototipos o modelos de investigación.

[3] https://sinia.minam.gob.pe/documentos/diagnostico-gestion-calidad-ambiental-aire-lima-callao

Asimismo, la Asociación Latinoamericana de Movilidad Sostenible indica que, "la conversión puede generar industria auxiliar, transferencia de conocimiento, capacitación y nuevos modelos de negocio para talleres y profesionales que serán requeridos de forma creciente con el desarrollo masivo de la movilidad eléctrica, y cubrir nichos de demanda que, en otro caso, no apostarían aún por la compra de un vehículo eléctrico nuevo en propiedad, además de generar esquemas de economía circular que eviten residuos y achatarramiento prematuro. En definitiva, puede constituir un vector de desarrollo complementario, junto con otras políticas y estrategias, de la movilidad eléctrica[4]".

MARCO LEGAL:

- ✓ Constitución Política del Perú.
- ✓ Ley General del Ambiente, Ley Nº 28611.
- ✓ Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, Ley 30900.
- ✓ Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes Y comunicación, Ley 27791
- ✓ Decreto Supremo que crea el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible, D.S, N° 027-2019.

2.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

La falta de políticas que garanticen el proceso industrial para la conversión de vehículos convencionales a vehículos híbridos, genera incertidumbre en el sector empresarial. Por consiguiente, se necesita un marco normativo que fomente y permita en todos los niveles la utilización de los medios alternativos de la electromovilidad sostenible en el servicio de transporte público.

2.3. NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A DICHA PROBLEMÁTICA:

La paralización de nuestra economía se ve refleja en el incremente de la brecha social, el Instituto de Nacional de Estadística e Informática reporta que, la pobreza en el 2022 alcanzo el 27.5 %, es decir que, alrededor de 9.2 millones de peruanos se encuentran en estado de vulnerabilidad.

Respecto al medio ambiental, se requiere optimizar la calidad del aire en el país, afectado por los gases emitidos por el parque automotor nacional, ya que el Ministerio del Ambiente reportó que, el 58 % de las emisiones de material particulado proviene del transporte urbano.

2.4. PROPUESTA DE SOLUCIÓN:

La iniciativa legislativa, permitirá maximizar los beneficios económicos para los pequeños emprendimientos empresariales. Asimismo, el uso de energía

[4] https://portalmovilidad.com/wp-content/uploads/2021/09/Informe-retrofit-ALAMOS.pdf

renovable de fuentes limpias contribuirá con los compromisos internacionales de reducción de emisión de gases de efecto invernadero (Acuerdo de París (2015), por lo que, desarrollar y transformar el sistema de transporte público dará oportunidad de disfrute a las generaciones futuras.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

Debemos precisar que la propuesta legislativa no altera el ordenamiento legal vigente de la Constitución Política del Perú, toda vez que el presente proyecto de ley buscar desarrollar la política ambiental nacional, a fin reducir el índice de contaminación ambiental producto de los gases de efecto invernadero.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa respecto al análisis de costo beneficio, no demanda gasto alguno al erario nacional, pues se trata de desarrollar la electromovilidad hibrida en el sistema del servicio de transporte publico maximizando los beneficios económicos y ambientales de la energía renovable de fuentes limpias.

EFECTOS	POSITIVOS	NEGATIVOS
ESTADO	✓ Marco normativo ambiental. ✓ Sirve como mecanismo de conexión interregional e intrarregional en el país.	✓ No se advierten.
SOCIEDAD	✓ Reducción del índice de gases de efecto invernadero. ✓ Reactivación Económica. ✓ Maximización del rendimiento de autonomía	✓ No se advierten.

V. RELACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con las siguientes Políticas Públicas:

Acuerdo Nacional – Políticas De Estado

La Presente Iniciativa Legislativa tiene relación con las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

III. Competitividad del País

Política XVII, Afirmación de la economía social de mercado: (b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local;

Política XIX, Desarrollo sostenible y gestión ambiental: (a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los niveles de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental, (d) impulsará la aplicación de instrumentos de gestión ambiental, privilegiando los de prevención y producción limpias (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico