Proyecto de Ley N°...3387/2022-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

VÍCTOR SEFERINO FLORES RUIZ
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
21 OCT. 2022
RECIBIDO
Firma ... Hora 13:10

PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE LAS RESTRICCIONES DE VEHÍCULOS CON IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE Y PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ECO-AMIGABLES

El **Grupo Parlamentario Fuerza Popular**, a iniciativa del Congresista de la República, **Víctor Seferino Flores Ruiz** ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

El Congreso de La República;

Ha dado la ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE FORTALECE LAS RESTRICCIONES DE VEHÍCULOS CON IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE Y PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ECO-AMIGABLES

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto fortalecer las restricciones de vehículos con impacto medioambiental al gravarlos tributariamente, promover el desarrollo del mercado y un parque automotor nacional de vehículos eco-amigables, declarar de interés nacional y necesidad pública la promoción de políticas que incentiven fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos, híbridos y/o eco-amigables en el territorio nacional, además de la infraestructura necesaria para su abastecimiento, correcto uso y funcionamiento dentro del parque automotor.

Artículo 2. Finalidad de la ley

La presente ley tiene por finalidad promover y establecer las condiciones favorables para el establecimiento y desarrollo de un mercado vehicular de autos eco amigables, eléctricos, híbridos y similares; cuyo uso responda a mejores estándares de cuidado y protección ambiental, además de la disminución de gases de efecto invernadero y otros, en la búsqueda de la reducción de daños en la salud pública.

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Artículo 3. Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública la promoción de políticas que incentiven la fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos, híbridos y/o eco-amigables en el territorio nacional, además de la infraestructura necesaria para su abastecimiento, correcto uso y funcionamiento dentro del parque automotor nacional.

Artículo 4. De las acciones a desarrollar

A fin de dar cumplimiento a la presente ley, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Energía y Minas, desarrollará las siguientes acciones:

1. Ser responsable de las acciones de rectoría, promoción y coordinación, de los aspectos relacionados al mercado de vehículos híbridos, eléctricos y otros eco amigables.
2. Coordinar y realizar todas las actividades de promoción, difusión y concienciación sobre todos los beneficios del uso de vehículos eco amigables a la población en general.
3. Elaborar, implementar y monitorear las normas, lineamientos y/o estrategias para el cumplimiento de la política sectorial a su cargo en lo referido al mercado de vehículos híbridos, eléctricos y otros eco amigables.
4. Promover la importación y/o venta de vehículos automóviles eco-amigables mediante el estudio y proposición, de ser el caso, de exoneraciones y/o beneficios tributarios y eliminación de toda barrera burocrática que imposibilite o limite su presencia en el mercado automotriz peruano.
5. Promover y supervisar la implementación, operación y funcionamiento de la infraestructura de abastecimiento necesario para la carga de baterías de los vehículos eco amigables.
6. Fomentar la coordinación interinstitucional para la implementación de incentivos que permitan un adecuado despliegue de los vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de carga, además de la sustitución progresiva de flotas vehiculares por vehículos energéticamente más eficientes.
7. Promover la formación y capacitación en actividades de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos e híbridos, así como la instalación, mantenimiento, reparación y operación de estaciones de carga.
8. Promover la ampliación del acceso al programa de chatarreo y todos sus beneficios a todo tipo de vehículos con más de 15 años de antigüedad, además de su sensibilización y educación.
9. Establecer mecanismos restrictivos a aquellos vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público; con antigüedad mayor de 15 años desde la primera inscripción en el Registro

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

de Propiedad Vehicular con la finalidad de desincentivar las actividades que generen emisión de gases de infecto invernadero y gases contaminantes.

Artículo 5. Coordinación y disposición por parte del Poder Ejecutivo.

El Poder Ejecutivo coordinará a través de los sectores correspondientes y con sus diversos programas, la identificación y priorización de las acciones a tomar y las pautas a seguir para dar cumplimiento en el plazo inmediato a lo dispuesto por la presente ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA Y FINAL

ÚNICA. Vigencia de la Ley

La presente ley entra en vigencia y cobra plenos efectos desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano, bajo responsabilidad.

Lima, 12 de octubre de 2022

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2022 10:47:35-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RUIZ Victor Seferino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/10/2022 08:23:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MOYANO DELGADO Martha Lupe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2022 09:41:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUERRA GARCIA CAMPOS Hernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2022 09:13:10-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JUAREZ GALLEGOS Carmen Patricia FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 20/10/2022 15:41:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGUINAGA RECUENCO Alejandro Aurelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2022 09:05:23-0500

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZETA CHUNGA Cruz Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2022 11:02:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2022 11:51:17-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **12** de **setiembre** del **2023**

De conformidad con lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión realizada el 4 de setiembre de 2023, pase la iniciativa legislativa 3387/2022-CR para su estudio y dictamen, a la Comisión de: **PUEBLOS ANDINOS, AMAZÓNICOS Y AFROPERUANOS, AMBIENTE Y ECOLOGÍA,** como segunda Comisión.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **24** de **octubre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3387-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

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

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Problema que se pretende resolver

Hoy en día, existe mayor preocupación sobre el cuidado y conservación del medio ambiente, el cual viene deteriorándose por múltiples causas, entre ellas y una de las principales, es la contaminación en el aire, la cual es producida por la presencia en la atmósfera de sustancias tóxicas, generadas principalmente por la actividad humana. Estos gases y químicos tienen varios fenómenos y efectos sobre los ecosistemas y organismos de nuestro planeta. (Ministerio del Ambiente, [MINAM], 2022)[1]

La contaminación en el aire repercute en el medio ambiente y la salud humana. Sobre el primer aspecto, podemos identificar algunos efectos nocivos tales como: incidencia en el proceso de evolución de las plantas, acumulación de gases tóxicos que contribuye a la formación de lluvia ácida, la precipitación atmosférica en forma de lluvia, escarcha, nieve o niebla, que se liberan durante la combustión de los combustibles fósiles y se transforman por contacto con el vapor de agua en la atmósfera. La lluvia ácida afecta la cantidad de químicos en los suelos y el agua dulce, afectando las cadenas alimenticias. (MINAM, 2022)[2]

Ahora, respecto a la salud humana, algunos estudios ya han determinado que la continua exposición a este tipo de gases contaminantes origina problemas respiratorios y cardiovasculares, y quienes serían los más perjudicados son el grupo de menores de edad, ancianos, mujeres embarazadas y enfermos. Por lo tanto, existe relación entre las enfermedades respiratorias y desarrollo de las mismas entre los pobladores de áreas urbanas donde existe mayor afluencia de tráfico. (MINAM, 2022)[3]

Los principales gases de efecto invernadero provienen de vehículos, los más conocidos son el dióxido de Carbono (CO2) y monóxido de carbono (CO).

El dióxido de carbono o CO2, es un gas incoloro que está presente de forma natural en la atmósfera a partir de fuentes como volcanes, aguas termales o géiseres. Es soluble al agua y también está presente en yacimientos de petróleo y gas natural, además es un gas resultante de la combustión de los combustibles fósiles, es decir, la gasolina y el diésel. (Plaza, s.f)[4].

---

[1] Ministerio del Ambiente (2022) *Efectos de contaminación del aire.* https://infoaireperu.minam.gob.pe/efectos-de-la-contaminacion-del-aire/
[2] Ministerio del Ambiente (2022) *Efectos de contaminación del aire.* https://infoaireperu.minam.gob.pe/efectos-de-la-contaminacion-del-aire/
[3] Ministerio del Ambiente (2022) *Efectos de contaminación del aire.* https://infoaireperu.minam.gob.pe/efectos-de-la-contaminacion-del-aire/
[4] Plaza, D. (s.f.) *¿Qué es el dióxido de carbono (CO2) y cuál es su relación con los coches?* https://www.motor.es/que-es/dioxido-de-carbono-co2

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

El monóxido de carbono o CO, es un gas que no se ve ni tampoco oler, pero que puede ser mortal cuando se inhala en altas concentraciones, es producto de la combustión incompleta de los combustibles a base de hidrocarburos como gas, gasolina, queroseno, carbón, petróleo o madera. (Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, s.f)[5]

Ambos gases de efecto invernadero tienen un alto impacto en la calidad del aire, un estudio de World Air Quality Report 2022[6], reportó que nuestro país es uno de los que tienen la más baja calidad de aire en América Latina, ocupando el lugar número 26 de 117 países objeto de esta investigación, y la ciudad de Lima, ocupa el puesto 5 de la lista de 94 ciudades, siendo el primer lugar en ciudades de América Latina, en la cual, la calidad de aire es deficiente, por lo tanto el panorama que observamos es adverso y solo parece empeorar debido al crecimiento poblacional en las zonas urbanas ya que conllevaría a una mayor demanda de transporte y por consiguiente incremento de emisiones de gases con efectos invernaderos del parque automotor, el cual cuenta incluso con vehículos obsoletos que han coadyuvado a la pésima calidad en el aire y las afecciones que ello pueden ocasionar.

Según Méndez (2017)[7], el parque automotor peruano, remonta sus orígenes a partir de 1970, cuando se crea el ahora denominado Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el gobierno de Juan Velasco Alvarado, quien a su vez promovía el proceso de industrialización nacional, dejando de lado la importación de carros o vehículos de transporte, a la par que la ciudad de Lima comienza a crecer poblacionalmente, creándose así las primeras líneas de transporte público. Consecuencia de ello, en los años 80, continuó creciendo el parque automotor y para los años 90, con la globalización, se pudo ver que el mercado automotriz, comenzó su apogeo, debido a la política de importación de vehículos usados, siendo que ingresaron aproximadamente 800,000 unidades de este tipo.

En la experiencia peruana, hasta el año 2013, se apreció un crecimiento en cuanto a la importación de vehículos nuevos, pero, a partir del 2014, se verificó un descenso en vista del aumento del impuesto selectivo al consumo en este tipo de vehículos. Ahora bien, Ellioth Tarazona, gerente técnico y normativo de la Asociación Automotriz del Perú (2019)[8] mencionó que:

> El parque automotor en el Perú se caracteriza por tener una tasa de retiro muy baja, casi del 3%; un índice de motorización alto con respecto a otros países de la región; una alta

[5] Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (s.f.) *Monóxido de carbono en exteriores* https://espanol.epa.gov/espanol/monoxido-de-carbono-en exteriores#:~:text=El%20mon%C3%B3xido%20de%20carbono%20es,durante%20el%20arranque%20del%20veh%C3%ADculo

[6] IQAir. (13 de setiembre de 2022) *Índice de calidad del aire (ICA) y contaminación del aire PM2.5 en Perú* https://www.iqair.com/es/peru

[7] Méndez. (2017). *Parque automotor y contaminación ambiental en el Centro Histórico de Lima.* [Tesis para optar el grado de licenciado en Antropología, Universidad Nacional Mayor de San Marcos] https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/6200/Mendez_mj.pdf?sequence=3&isAllowed=y

[8] Asociación Automotriz del Perú (2018). *AAP: LOS EFECTOS DE UN PARQUE AUTOMOTOR ESCASO Y ANTIGUO.* https://aap.org.pe/aap-los-efectos-de-un-parque-automotor-escaso-y-antiguo-2/

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

edad del parque automotor de cerca de 13 años; y un 100% de vehículos de combustión interna que generan altos niveles de contaminación, ocasionando problemas de salud en la población.

Según detallara el funcionario, para el año 2019, el Perú contaba con un parque automotor de 2,981,000 unidades (sin contar motos y trimotos), número escaso si se compara con el número de habitantes del país.[9]

Como vemos, actualmente tenemos un parque automotor con un promedio de antigüedad de más de 15 años, encontrándose incluso en 18 años en buses y, en camiones tiene un promedio de 20, aunque los autos, station wagon y pick-ups son la mayoría (69%) de los vehículos antiguos, siendo así, vemos en nuestro país existe una contradicción: los autos nuevos pagan impuestos de lujo por 3 años, pero los autos más antiguos son premiados sin un gravamen aun cuando son estos los más perjudiciales para el medio ambiente, además de contribuir de manera negativa a la terrible congestión vehicular que tenemos en las ciudades grandes. De hecho, la media de la región es de 10 años por lo que se observa la necesidad de hacer algo porque esta situación llegue a niveles deseados.

Una evidencia de ello, ha sido plasmada dentro del Plan de Acción para el Mejoramiento de la Calidad de Aire de Lima y Callao 2021 – 2025 realizado por el Ministerio del Ambiente, en el que se elaboró un estudio sobre las emisiones totales estimadas de contaminantes del aire en las provincias de Lima y Callao, dando como resultado que el 58% de emisiones que son contaminantes dentro de las ciudades, proviene de fuentes móviles, "relacionadas con la combustión de vehículos de las categorías ómnibus, remolcador y camión, a diésel y con vehículos de 14 años o más de antigüedad". (Ministerio del Ambiente, [MINAM] 2018, Pág. 58)[10]. Otro estudio elaborado por el Comité de Gestión de la iniciativa de Aire Limpio, arroja como resultado que la contaminación del aire es generada en un 70% por el parque automotor. (Radio Programas del Perú, 2021)[11]

Asimismo, en un escenario Bussines As Usual (BAU), entre los años 2010 y el 2050, el sector transporte sería el responsable de generar el 18% de las emisiones acumuladas del país, siendo responsable además de más del 25% del total de emisiones del Perú a 2050 - según el Proyecto Planificación ante el Cambio Climático del año 2014.

---

[9] Parque automotor peruano: vehículos eléctricos llegarían al 5% en el 2030 (19 de octubre de 2021) *Diario El Peruano* https://elperuano.pe/noticia/131529-parque-automotor-peruano-vehiculos-electricos-llegarian-al-5-en-el 2030#:~:text=%E2%80%9CEl%20parque%20automotor%20en%20el,generan%20altos%20niveles%20de%20contaminaci%C3%B3n%2C

[10] Ministerio del Ambiente (27 de julio de 2021). *PLAN DE ACCIÓN PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE AIRE DE LIMA Y CALLAO 2021* https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2090922/PAMCA_Lima-Callao.pdf.pdf

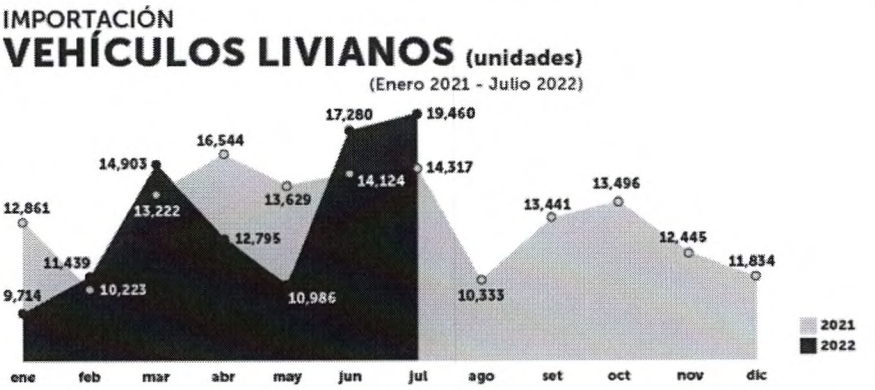
[11] Parque automotor genera el 70% de la contaminación del aire en el Perú (08 de febrero de 2021 https://rpp.pe/peru/actualidad/parque-automotor-genera-el-70-de-la-contaminacion-del-aire-en-el-peru-noticia-1319221?ref=rpp

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Según la Asociación Automotriz del Perú, la curva de expansión de venta de vehículos, para el año 2022 se encuentra en ascenso a comparación del año 2021:

Figura 1

Unidades importadas de vehículos livianos: Comparativa años 2021-2022



Nota: Adaptado del portal web de la Asociación Automotriz del Perú (2022)

Concluimos así que la antigüedad del parque automotor es un elemento sumamente relevante a la hora de analizar su estructura y complexión; si es antiguo, significa que los vehículos que están circulando en la ciudad no son eficientes especialmente en el consumo de combustible, ya que mayormente se utilizan combustibles fósiles que liberan gases nocivos para la salud.

Debido a ello, el sector automotriz a nivel mundial, ha tomado cartas en el asunto y viene llevando a cabo un cambio radical a través de la implementación de nuevas tecnologías tanto para el transporte público como particular, ello en respuesta a la crisis climática que se manifiesta a nivel global y atenta con la sostenibilidad de nuestro planeta.

Este cambio radical que la industria del automóvil está en camino a promover, consiste en una forma de transporte más sostenible y amigable con el medio ambiente, ya que los medios tradicionales implican un impacto negativo en este aspecto, por los altos niveles de contaminación que generan a través de sus uso de combustibles fósiles, expulsión de CO_2 de manera indiscriminada, de lo cual ha provocado no solo consecuencias a nivel climático, sino también a los ciudadanos, causándoles enfermedades respiratorias, que a nivel mundial se estiman en un promedio de 7 millones de muertes, según el Programa de las

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU)[12].

Esta situación ha originado que países como China, Estados Unidos, y algunos del continente europeo hayan migrado a medios de transporte utilizando nuevas tecnologías, a través de la electromovilidad, siendo los pioneros y por lo tanto líderes en este mercado, y a la vez principales promotores de su implementación en países de América Latina.

En vista de lo expuesto y a fin de proceder a fundamentar los motivos que respaldan la fórmula legal propuesta, es oportuno, previamente definir el término "electromovilidad", la cual está referida al "uso de sistemas de impulso o tracción que utilizan energía eléctrica aplicados a distintos medios de transporte" (Ministerio de Energía de Colombia, 2019).[13] Así también "la electromovilidad implica el cambio de un estándar tecnológico que ha dominado la industria automotriz por años, por uno nuevo que todavía tiene espacio para desarrollarse, pero ya ofrece ventajas técnicas y ambientales". (Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería [OSINERGMIN], 2019, Pág. 225)[14]

En ese sentido, la electromovilidad, comprende la prevalencia de un sistema eléctrico a efectos de movilizar a las personas, siendo éste mucho más eco amigable y eficiente. Cabe resaltar que, en nuestro país, se han realizado reuniones técnicas los principales funcionarios de Ministerios ligados a atender esta problemática, en el marco de una reunión técnica celebrada el 28 de setiembre de 2018, emitieron opiniones favorables como detallamos a continuación:

> Rosendo Ramírez, director general de Eficiencia Energética del Ministerio de Energía y señaló entre los beneficios de la electromovilidad, la inminente mejora que se observa en la calidad del aire, disminuyendo enfermedades, y sacando provecho a la sobreoferta de la capacidad eléctrica, significando mayor, y permite aprovechar la sobreoferta de capacidad eléctrica beneficiando a las empresas distribuidoras como a la población en general. Rosa Morales, directora general de Cambio Climático y Desertificación, del Ministerio del Ambiente (MINAM), indicó que el Estado debe actuar de manera integral y concertada a efectos de hacer frente al cambio climático. (MINAM, 2018)[15]

---

[12]La contaminación del aire causa 7 millones de muertes prematuras al año (07 de setiembre de 2020) https://www.mexicosocial.org/la-contaminacion-del-aire-provoca-7-millones-de-muertes-prematuras-al-ano/

[13]Ministerio de Energía de Chile (s.f.) *La Plataforma de Electromovilidad* https://energia.gob.cl/electromovilidad/introduccion#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20significa%20entonces%20electromovilidad%3F,a%20distintos%20medios%20de%20transporte.&text=Es%20un%20sitio%20donde%20entregaremos,ecosistema%20que%20conforma%20la%20electromovilidad.

[14] Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (2019). *Energías renovables: experiencia y perspectivas en la ruta del Perú hacia la transición energética* https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Energias-Renovables-Experiencia-Perspectivas.pdf

[15] Ministerio del Ambiente (25 de setiembre de 2018) *Perú apuesta por la electromovilidad para hacer frente al cambio climático*

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Por otro lado, según la data recopilada por la Asociación Automovilística del Perú (APP, 2022)[16], en el país se han vendido 744 vehículos eléctricos e híbridos durante los primeros cuatro meses de 2022, que significa un incremento significativo en 136% y 410% de las ventas en enero-abril de 2021 y 2020, respectivamente. Este aumento se puede atribuir a la mayor introducción dentro del mercado de modelos con precios razonables y accesibles. Sin embargo, a comparación con otros países como Colombia aún nos encontramos distantes a equipararlos en demanda, ya que nos superan ampliamente, puesto que han vendido 8,520 vehículos entre enero y abril del 2022.

En efecto, se necesita mayor apoyo estatal para permitir desarrollar a gran escala la electromovilidad, ya que la misma transformará el país, para que pueda ser considerado un país sostenible y moderno, que refuerza sus compromisos en torno al cambio climático. La migración progresiva al transporte eléctrico permitirá una mejora sustancial en la calidad ambiental, reduciendo considerablemente las toneladas de CO y CO2, que se producen.

II. Fundamentos de la propuesta

La presente propuesta legislativa tiene como objeto fortalecer las restricciones de vehículos con impacto medioambiental promoviendo el desarrollo del mercado y un parque automotor nacional de vehículos eco-amigables, asimismo declarar de interés nacional y necesidad pública la promoción de políticas que incentiven la fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos, híbridos y/o eco-amigables en el territorio nacional, además de la infraestructura necesaria para su abastecimiento, correcto uso y funcionamiento dentro del parque automotor.

La propuesta tiene como finalidad, asegurar la preservación del medio ambiente para las futuras generaciones, que a la larga también significa un menor impacto en la economía de la población y de las entidades públicas o privadas que opten por este tipo de transporte, cuyo eje principal de abastecimiento es la electricidad, poniendo en segundo plano los combustibles fósiles como la gasolina, gas licuado de petróleo, diésel, generando así un ahorro en los consumidores, dado el alto costo de éstos.

Procedemos a detallar algunas de las propuestas de solución que contempla la presente iniciativa legislativa:

- **Fortalecer las restricciones de vehículos con impacto medioambiental**

https://infoaireperu.minam.gob.pe/peru-apuesta-por-la-electromovilidad-para-hacer-frente-al-cambio-climatico/

[16] Venta de vehículos híbridos y eléctricos en Perú creció en 134,7% este primer semestre (12 de julio de 2022) https://forbes.pe/sostenibilidad/2022-07-12/venta-de-vehiculos-hibridos-y-electricos-en-peru-crecio-en-1347-este-primer-semestre/

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Sobre este punto, se considera necesario que aquellos vehículos motorizados destinados tanto al transporte de persona o carga, de uso particular o público y cuya antigüedad sea mayor a los 15 años desde su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular, cuenten con mecanismos de restricción de circulación siendo la finalidad el desincentivo de actividades que generen emisión de gases de infecto invernadero y gases contaminantes, con lo cual se coadyuvaría a contrarrestar los efectos de la contaminación ambiental, conminando a la renovación del parque automotor, y reemplazo por aquellos que antepongan formas más ecos amigables.

La regulación vigente dispone que los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus fabricados en el país o importados con una antigüedad no mayor a 3 años desde la primera inscripción del vehículo en el Registro de Propiedad vehicular se encuentran afectos al impuesto al patrimonio vehicular determinado en el 1% del valor del vehículo; sin embargo, los vehículos más antiguos no tienen ninguna restricción, por lo que se deben establecer mecanismos para la salida definitiva de los mismos, produciendo ventajas a largo plazo en cuanto a la disminución de la contaminación. Como ya se ha evidenciado, la antigüedad del parque automotor contribuye a la contaminación y una medida que puede mitigar estos efectos, es a través de la imposición de este impuesto.

- **Declaratoria de interés nacional y necesidad pública el fomento de vehículos eco amigables y establecer acciones a desarrollar a través del Poder Ejecutivo**

Se requiere declarar de interés nacional y necesidad pública la promoción de políticas que incentiven la fabricación, importación y venta de vehículos, híbridos y/o eco-amigables en el territorio nacional, además de la infraestructura necesaria para su abastecimiento, correcto uso y funcionamiento dentro del parque automotor nacional. Si bien existen iniciativas por parte del gobierno a través del Ministerio de Energía y Minas, aún no despega la venta de este tipo de vehículos.

Corresponde primero definir los conceptos que son objeto de la presente propuesta, cuando nos referimos a los vehículos eléctricos, híbridos o similares, para ello OSINERGMIN (2019, Págs.44-47)[17] nos da una aproximación:

[17] Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (2019). *Electromovilidad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú.* https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdff

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Existen dos tipos de tecnologías con la que los vehículos operan: vehículos de motor de combustión interna y vehículos eléctricos. Sobre estos últimos, puede clasificarse de la siguiente manera:

Vehículos híbridos

- Vehículos que tienen cierto grado de hibridación. Dentro de esta clasificación se ubican los vehículos eléctricos híbridos (VEH), cuya fuente energética es el combustible; sin embargo, también cuenta con un motor eléctrico que actúa como generador que será utilizada en la propulsión del vehículo. También existen los vehículos eléctricos híbridos enchufables (VEHE). Se denomina vehículo "en paralelo", pues tanto el motor de combustión interna como el eléctrico pueden impulsar las ruedas a la vez.

- Vehículos eléctricos híbridos "en serie", que se caracteriza principalmente porque el motor de combustión interna no está relacionado a la transmisión del auto, sino a un generador que provee de energía eléctrica para el motor de tracción y para su almacenamiento en la batería del vehículo.

-Vehículo eléctrico híbrido dual, que opera 'en paralelo' y 'en serie' utilizando un separador de potencia. Tiene ambos modelos de impulso, ya sea a través de un motor de combustión interna, así como el tipo eléctrico.

Vehículos eléctricos

-Vehículos eléctricos de batería (VEB) cuya fuente de energía proviene de fuente de energía eléctrica externa.

- Vehículos eléctricos con pila de combustible (VEPC), utilizan el hidrógeno como fuente de energía.

- Vehículos eléctricos solares, que tienen como fuente directa a los paneles solares incorporados a ellos.

A continuación, ofrecemos una gráfica de los tipos de vehículos y su nivel de hibridación:

Figura 2

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Tipos de vehículos y su nivel de hibridación

Cuadro 2-3
Tipos de vehículos eléctricos según tipo de energía, propulsión y grado de hibridación

Hibridación	Tipos de vehículos eléctricos		Fuente de energía	Propulsión
Sí	Vehículos eléctricos híbridos (VEH)	En serie En paralelo Dual	Gasolina	Motor eléctrico
			Diésel	Motor de combustión interna
	Vehículo eléctrico híbrido enchufable (VEHE)		Gasolina	Motor eléctrico
			Diésel	
			Puerto de carga (electricidad)	Motor de combustión interna
No	Vehículo eléctrico de batería (VEB)		Puerto de carga (electricidad)	Motor eléctrico
	Vehículo eléctrico con pila de combustible (VEPC)		Hidrógeno	Motor eléctrico
	Vehículo eléctrico solar		Paneles solares	Motor eléctrico

Fuente: DelftX (2019a). Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Nota: Adaptado de Osinergmin (2019) Electromovilidad: Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú

A diferencia de un vehículo de combustión interna, los vehículos eléctricos, si bien ostenta un precio de adquisición un poco más elevado, a la larga a efectos de mantenimiento, significará un ahorro ya que la energía eléctrica es menos costosa que el uso de combustibles fósiles, cuyo precio día a día va en aumento.

Si bien existen aún algunos ajustes que realizar para asegurar una implementación óptima de este medio de transporte, los cuales son objeto de fomento de políticas por parte de los sectores estatales involucrados, para ello, la presente propuesta exhorta a las autoridades competentes para que establezcan condiciones favorables para el desarrollo del mercado vehicular de autos eco amigables, eléctricos, híbridos y similares, en aras de disminuir los efectos de emisión de gases de efecto invernadero y por consiguiente una mejora en la salud pública.

Son innumerables los beneficios de este tipo de vehículos, con los cuales se puede lograr:

- Disminuir las emisiones de gases nocivos y mejora del medioambiente, con la electromovilidad, ya no existen emisiones de dióxido y monóxido de carbono de manera excesiva, beneficiando al planeta y a la comunidad, ya que se ha

comprobado que la emisión de estos gases contaminantes, son los principales causantes del cambio climático, así como afecciones respiratorias de los habitantes.

- Implican menor costo en el mantenimiento, dado que el uso de la electricidad como fuente de energía, resulta menos costosa que los combustibles como la gasolina, aunado a ello, es conocido que los autos de combustión interna necesitan periódicamente mantenimiento por efecto de engrase o filtros o cambio de aceite.
- Menor contaminación sonora, ya que estos vehículos por el diseño de motor que ostentan emiten menos ruido, de igual manera, al momento de medir la velocidad de la conducción.

Sin embargo, no somos ajenos a que aún existen desafíos para lograr acoplar este tipo de tecnología en nuestras vidas y ello significa que existe responsabilidad a nivel de Estado de garantizar a través de planes o políticas especializadas el incentivo para el uso de este tipo de vehículo, como para garantizar que exista la infraestructura de energía suficiente para su abastecimiento.

Nuestra propuesta busca que se coordine y realice actividades de concientización a la población en general tanto de las ventajas como posibles desventajas sobre el uso de nuevas tecnologías.

Asimismo, promover la importación y/o venta de vehículos automóviles eco-amigables mediante el estudio y proposición, de ser el caso, de exoneraciones y/o beneficios tributarios y eliminación de toda barrera burocrática que imposibilite o limite su presencia en el mercado automotriz peruano. Cabe precisar que existen diversas alternativas, tales como:

- Fomentar incentivos fiscales, a efectos que el costo de adquisición no sea considerado elevado, y los consumidores finales opten por este tipo de vehículos, lo que podrá generar la masificación de este medio de transporte. Nos referimos a exoneraciones al impuesto general de las ventas (IGV) e impuesto selectivo al consumo.
- Implementación progresiva de estaciones de carga o recarga y la construcción de la infraestructura adecuada
- Incentivo para deducir del impuesto a la renta que se paga a final de año.

Asimismo, también se busca promover y supervisar la implementación, operación y funcionamiento de la infraestructura de abastecimiento necesario para la carga de baterías de los vehículos eco amigables y fomentar la coordinación interinstitucional para la implementación de incentivos que permitan un adecuado despliegue de los vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de carga, además de la sustitución progresiva de

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

flotas vehiculares por vehículos energéticamente más eficientes. Sobre ello, se debe reforzar la inversión por parte de empresas para la provisión de servicio de carga eléctrica para que desarrollen una infraestructura adecuada. Aunado a ello se ve la posibilidad de propiciar carriles exclusivos para este tipo de vehículos, y estacionamiento gratuito y exclusivo.

Por último, se deben fomentar la formación y capacitación en actividades de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos e híbridos, así como la instalación, mantenimiento, reparación y operación de estaciones de carga, ya que, para la futura demanda de este tipo de vehículos, deben existir técnicos especialistas para verificar el estado o en su defecto reparar alguna avería.

Legislación comparada

Es relevante mencionar como ha funcionado la experiencia de electromovilidad en distintos países, OSINERGMIN (2019)[18] ha señalado:

- **Estados Unidos:**
  Uno de los países que ostenta mejor desarrollo en el ámbito de fomento de vehículos eco amigables, que pasa por la adopción de las siguientes medidas:
  - Reembolsos por compra o alquiler de vehículos eléctricos, los cuales fueron financiados por Fondo para la Reducción de GEI y el Programa de Mejora de la Calidad del Aire.
  - Acceso a carriles exclusivo para este tipo de vehículos.
  - Creación de estaciones de carga para abastecimiento.

- **Chile:**
  Uno de los países de la región con mayor desarrollo en legislación sobre movilidad eléctrica. Entre los mecanismos que han implementado son los siguientes:
  - Impuesto verde o ambiental a los vehículos nuevos, gravando en base al nivel de emisiones de gases de efecto invernadero.
  - Bono que fomente la renovación de vehículos.
  - Transporte público que utilice vehículos híbridos o eléctricos.
  - Cupos para taxis eléctricos.

- **Colombia**:
  También ha ofrecido distintos incentivos, entre ellos:

[18] Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (2019). *Electromovilidad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú.* https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdff

- Beneficios tributarios, como exoneración al pago de aranceles para adquirir vehículos eléctricos.
- Exenciones a restricciones vehiculares, como pico y placa.

III. Antecedentes legislativos

Los fundamentos jurídicos de la presente propuesta legislativa, se encuentran establecidos tanto en la Constitución Política del Perú, tratados internacionales suscritos por el país, así como normas con rango legal y políticas gubernamentales que atienden aristas de esta problemática.

La Constitución Política del Perú, en su artículo 2°, inciso 22, expresa lo siguiente:

"Artículo 2.- Toda persona tiene derecho:

(...)

22. A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, **así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida**."

Este precepto normativo, catalogado como derecho fundamental, dispone que el Estado es el obligado a velar que la ciudadanía goce de unas condiciones mínimas para su desarrollo y óptima calidad de vida, de igual manera, a los particulares cuyas actividades económicas tengan incidencia en el medio ambiente, se aseguren de garantizar que no exista algún tipo de afectación irreparable. Sobre este derecho, se ha pronunciado el Tribunal Constitucional en la sentencia del Expediente N° 0018-2001-AI/TC[19], expresamente señala:

7.La Constitución no señala explícitamente el contenido protegido del derecho en referencia; esto es, lo referido al ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida humana.

No obstante, esto, la Constitución vigente proporciona algunas orientaciones a partir de las cuales es posible concretizarlo. En efecto, el citado derecho no se limita a señalar que es un atributo subjetivo del ser humano el vivir en un medio ambiente (lo que desde luego no significaría gran cosa, pues todos vivimos en uno), sino que ese ambiente debe ser "equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida". Lo que supone que, desde una perspectiva constitucional, se tenga que considerar el medio ambiente, bajo las características anotadas, como un componente esencial para el pleno disfrute de otros

[19] Tribunal Constitucional, sentencia del Expediente N° 0018-2001-AI/TC, Fundamento 7

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

derechos igualmente fundamentales reconocidos por la Norma Suprema y los tratados internacionales en materia de derechos humanos.

A partir de la referencia a un medio ambiente "equilibrado", el Tribunal Constitucional considera que es posible inferir que dentro de su contenido protegido se encuentra el conjunto de bases naturales de la vida y su calidad, lo que comprende, a su vez, sus componentes bióticos, como la flora y la fauna; los componentes abióticos, como el agua, el aire o el subsuelo; los ecosistemas e, incluso, la ecósfera, esto es, la suma de todos los ecosistemas, que son las comunidades de especies que forman una red de interacciones de orden biológico, físico y químico. A todo ello, habría que sumar los elementos sociales y culturales aportantes del grupo humano que lo habite. (Fundamento 7)

En ese sentido, este derecho exhorta tanto a particulares como al Estado, proteger y asegurar la conservación del medio ambiente, así como de sus recursos naturales, solo en ese supuesto, se garantiza un ambiente equilibrado.

Ahora a nivel internacional, entre los tratados que han sido suscritos por el país que se relacionen con esta problemática, encontramos el Acuerdo de París, ratificado mediante Decreto Supremo Nº 058-2016-RE, que refuerza el compromiso frente a la lucha para contrarrestar los efectos del cambio climático, que, dentro de sus objetivos, estima fomentar la implementación de vehículos eléctricos o híbridos en un porcentaje no menor al 20%, proyectado al año 2030.

En el marco legislativo nacional, encontramos la Ley Nº 27345, Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, que persigue entre sus objetivos, es la promoción de la cultura orientada al uso y consumo energético racional y priorizando la conservación del medio ambiente.

La Ley Nº 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático, fue promulgada en el año 2018, cuyo objetivo, es establecer las políticas públicas para mitigar los efectos adversos que supone el cambio climático, que va de la mano de los compromisos internacionales que fueron asumidos por el Estado en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático.

La Ley N° 28611 Ley General Ambiental, que dispone que sea el Estado que deba fomentar medidas para contrarrestar los efectos de la contaminación.

Así también, la Política Energética Nacional 2010-2040, estipulada mediante Decreto Supremo N° 064-2010-EM, que uno de sus objetivos, específicamente el N° 6, indica el

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de Desarrollo Sostenible.

Es menester señalar que durante los períodos parlamentarios 2016-2021 y 2021-2026, se han presentado varias iniciativas legislativas que comparten espíritu normativo con la presente propuesta:

Período parlamentario 2016-2021:

- Proyecto de Ley N° 2182/2016-CR, "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL FOMENTO Y PROMOCION DEL USO DE VEHÍCULOS HÍBRIDO-ELÉCTRICOS Y DE LOS EQUIPOS SURTIDORES NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO", a iniciativa del congresista César Segura Izquierdo, del grupo parlamentario Fuerza Popular.
- Proyecto de Ley N° 3071/2017-CR, "LEY QUE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS NO CONTAMINANTES EN EL PAÍS", a iniciativa del congresista Armando Villanueva Delgado, del grupo parlamentario Acción Popular.
- Proyecto de Ley N° 3446/2017-CR, "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (EV) O HÍBRIDOS ENCHUFABLES (PHEV) ASÍ COMO LA IMPLEMENTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ADECUADA PARA SU UTILIZACIÓN", a iniciativa del congresista Wuiliam Monterola Abregu, del grupo parlamentario Fuerza Popular.

Estos proyectos fueron objeto de dictamen de las comisiones de Energía y Minas y de Transporte y Comunicaciones, que dictaminaron en sentido favorable, proponiendo la aprobación de las iniciativas legislativas; sin embargo, no llegó a promulgarse durante dicho período parlamentario.

Período parlamentario 2020-2021:

- Proyecto de Ley N° 7491/2020-CR, "LEY DE PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS", a iniciativa del congresista Orestes Sánchez Luis.

Esta iniciativa no tuvo mayor trámite, dado que no fue decretado a comisión alguna.

Período parlamentario 2021-2026:

- Proyecto de Ley N° 1973/2021-CR, "LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, HÍBRIDO ELÉCTRICOS Y DEL EQUIPAMIENTO PARA SU ABASTECIMIENTO", a iniciativa del congresista Guido Bellido Ugarte, del grupo parlamentario Perú Libre.

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

- Proyecto de Ley N° 2617/2021-CR, "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE VERDE", a iniciativa del congresista Hernando Guerra García Campos, del grupo parlamentario Fuerza Popular.
- Proyecto de Ley N° 2988/2022-CR, "LEY QUE INCENTIVA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y EL TRANSPORTE SOSTENIBLE", a iniciativa del congresista Alejandro Soto Reyes, del grupo parlamentario Alianza para el Progreso.
- Proyecto de Ley N° 3039/2022-CR, "LEY QUE PROMUEVE LA COMERCIALIZACIÓN Y USO DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELECTRICOS EN EL PAÍS", a iniciativa de la congresista Digna Calle Lobatón, del grupo parlamentario Podemos Perú.

Aclaramos que los referidos proyectos han sido presentados en el presente período parlamentario; por lo que, a la fecha no se ha promulgado ninguna ley en el sentido que proponemos.

IV. Efectos de la vigencia de la norma que se propone en la legislación nacional

La aprobación del presente proyecto de Ley, traerá como consecuencia establecer medidas para la progresiva implementación de un nuevo sistema de transporte, denominado como vehículos eco amigables, con el objetivo de reducir el impacto negativo ambiental que ocasionan los vehículos convencionales, así como los efectos que tengan en la salud de la ciudadanía, lo cual va en concordancia con lo establecido a nivel constitucional, como un derecho fundamental.

Para su efectivización se propone establecer como responsable al sector del Poder Ejecutivo, en este caso el Ministerio de Energía y Minas, para que establezca políticas en aras de fomentar el ingreso en forma masiva de este tipo de vehículos, así como favorecer la adquisición de los mismos por parte de la ciudadanía.

V. Actores involucrados

ESTADO PERUANO	CIUDADANÍA	MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS
Principal involucrado, establece el marco normativo adecuado y óptimo para la promoción de políticas medio ambientales a través de medidas para fortalecer el ingreso de vehículos eco amigables y renovar así el parque automotor.	Participantes intrínsecos, quienes serán beneficiados con un nuevo sistema de vehículos con nuevas tecnologías.	Responsable del sector, que será el encargado de elaborar políticas correspondientes al fomento de transporte eco amigable.

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

VI. Análisis del costo beneficio e impacto regulatorio

6.1. Sectores que se beneficiarán o perjudicarán

BENEFICIOS / ACTOR	POSITIVO	NEGATIVO
ESTADO PERUANO	Con el establecimiento de medidas extraordinarias para el transporte eco amigable, el Estado Peruano se verá beneficiado con la renovación del parque automotor, con un sistema mucho más tecnológico y que mitigará los daños que los vehículos convencionales ocasional al medio ambiente y también que afectan a la salud pública. Deberán adaptar la infraestructura actual a una adecuada para garantizar que existan las estaciones de carga de energía que requiere este tipo de vehículos.	Ninguno
CIUDADANÍA	Podrán migrar a un sistema de transporte eco amigable, que, a largo plazo, significa ahorro, ya que reducirá el gasto en combustibles fósiles, cuyo costo va incrementándose paulatinamente, ocasionando impacto en el costo de vida de la población. Mejora en la calidad de aire de las ciudades, que se traduce en menor impacto en enfermedades provenientes de la contaminación ambiental a consecuencia de emisiones de CO y CO2.	Ninguno
EMPRESAS	A través de medidas de fomento de ingreso de flota vehicular eco amigable, se verán beneficiadas las empresas importadoras de este tipo de vehículos, porque gozarán de beneficios tributarios.	Ninguno

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

6.2. Impacto social

En la actualidad nos encontramos ante un mundo globalizado y dominado por las tecnologías de la información y comunicación (TIC), especialmente las que se desarrollan a través de las redes sociales, el movimiento ambientalista y de desarrollo urbano tiene en la actualidad suma relevancia con el desarrollo de la vida social dentro de las ciudades, encontramos mayores iniciativas de implementación de *smart cities* (Banco Interamericano de Desarrollo,2016)[20], esto debido al alto crecimiento demográfico que están sufriendo los países en vías de desarrollo, siendo que esto tiene consecuencias directas sobre la calidad de vida, la sostenibilidad en *lato sensu* y en la competitividad regional, esta forma de pensamiento y vida que está adoptando la sociedad en general y en la totalidad de países en franco desarrollo, ha llevado a un replanteamiento de la planificación urbana, siendo que en nuestra propia realidad nacional encontramos cada día más, la planificación y aparición de ciclovías que unan las principales avenidas de una ciudad y permitan su total recorrido a bordo de medios alternativos de transporte: bicicletas mecánicas, bicicletas eléctricas, escúteres, etc. Además, el propio Banco Interamericano de Desarrollo (BID) constantemente publica artículos y recomendaciones que se pueden tomar en países como el nuestro, para establecer medidas que podrían incentivar el crecimiento de la adquisición de autos eléctricos (Gómez Gélvez et al, 2016)[21].

En países con mejor desarrollo tecnológico, incluso el usar medios de transporte alternativos a los autos a combustible, conlleva un mejor impacto social, tanto en el mundo como en nuestro país: en Krommenie, Holanda, una ciudad con 750 mil habitantes, hay un parque ciclista de 600 mil bicicletas, convirtiéndola en una de las ciudades con mayor cantidad de kilómetros en ciclovías (más de 400), se construyó en el año 2015 el proyecto *SolaRoad*, la primera ciclovía del mundo capaz de producir energía solar, una pista de alrededor de 70 metros que genera 140 kilovatios hora, inyectados directamente al consumo domiciliario(Ente Regulador de la Energía,2014)[22]; en Erftstadt, Alemania, se construyó una ciclovía con 150 módulos de

[20] El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), define a las *smart cities* como aquella que coloca a las personas en el centro del desarrollo, incorpora Tecnologías de la Información y Comunicación en la gestión urbana y usa estos elementos como herramientas para estimular la formación de un gobierno eficiente que incluya procesos de planificación colaborativa y participación ciudadana(...) se tornan más innovadoras, competitivas, atractivas y resilientes, mejorando así vidas (...). Pág. 33
Banco Interamericano de Desarrollo (2016) *La ruta hacia las Smart Cities: Migrando de una gestión tradicional a la ciudad inteligente* https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-ruta-hacia-las-smart-cities-Migrando-de-una-gesti%C3%B3n-tradicional-a-la-ciudad-inteligente.pdf

[21] Gómez Gélvez, J., Mojica, C., Kaul, V., Isla, L. (2016) *La incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina*, Banco Interamericano de Desarrollo. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-incorporaci%C3%B3n-de-los-veh%C3%ADculos-el%C3%A9ctricos-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf

[22] Conocé la ciudad con ciclovías que producen energía solar (16 de diciembre de 2014) https://epre.gov.ar/web/conoce-la-ciudad-con-ciclovias-que-producen-energia-solar/#:~:text=La%20ciclov%C3%ADa%20genera%20140%20kilovatios,el%20peso%20de%20un%20tractor.

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

paneles solares que producen alrededor de 16000 kilovatios año y además, en partes de la carretera o pistas rápidas, también se ha usado esta tecnología para conservar energía que sirve para la carga de baterías de los autos eléctricos[23]; un estudio de la consultora *OnePoll*, por encargo de la empresa automotor Nisaan; ha demostrado que los propietarios de los vehículos eléctricos viajan en promedio 630 kilómetros más por año, que los dueños de un vehículo con motor de combustión interna(Gutiérrez, 2021)[24]; el interés por los vehículos eléctricos se acelera en todo el mundo, según la empresa internacional de servicios, *Deloitte,* además señala que El 58% de los consumidores estadounidenses cree que los vehículos que funcionan con baterías son mejores para el medio ambiente en comparación con los vehículos tradicionales de gasolina / diésel[25]; la venta de autos híbridos y eléctricos creció en 134,7% en Perú en lo que va del 2022 (Agencia Efe,2022)[26]. De la misma manera, los ciudadanos que utilizan estos medios son reconocidos y tienen mayores ventajas sociales.
Un estudio de satisfacción integral de *Consumer Reports* elaborado por Álvarez (2018)[27] ha indicado: "Los conductores de coches eléctricos son los que muestran índices de satisfacción más elevados, por encima del 90%, y en marcas como Nissan incluso en torno al 95%". Una nueva encuesta realizada por la división de Automóviles DS de Stellantis (2022) arrojó que *"los conductores de vehículos eléctricos e híbridos están menos estresados".*[28]

Como se ha fundamentado, el impacto social previo a la facilitación y promoción del mercado automotriz eléctrico en nuestro país, es altamente positivo.

Con respecto al impacto social sobre la modificación del impuesto vehicular, para gravar sobre los vehículos de mayor antigüedad, diversas instituciones que no forman parte del Estado se han manifestado a favor de ello, por ejemplo la Cámara de Comercio de Lima es una de las organizaciones que más ha puesto de conocimiento su interés porque esto se convierta en una realidad, fundamentando su pedido en los altos índices de contaminación, fue a través de su Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior (IDEXCAM) que propuso el mismo tratamiento tributario que los autos nuevos

[23] Conoce las ciclovías que producen energía solar (s.f)
https://noticias.arq.com.mx/Detalles/24343.html
[24]Gutiérrez, P. (04 de junio de 2021) *Estudio afirma que conductores europeos de vehículos eléctricos recorren más kilómetros que propietarios de autos a combustión*
https://www.emol.com/noticias/Autos/2021/06/04/1022933/autos-electricos-conductores-europeos.html
[25] El interés por los vehículos eléctricos se acelera en todo el mundo (s.f) *Deloitte*
https://www2.deloitte.com/ni/es/pages/about-deloitte/press-releases/el-interes-por-los-vehiculos-electricos-se-acelera-en-todo-el-mundo.html
[26] Agencia Efe (11 de julio de 2022) La venta de autos híbridos y eléctricos creció en 134,7% en Perú en lo que va del 2022. *Diario El Comercio*
https://elcomercio.pe/tecnologia/actualidad/electromovilidad-la-venta-de-autos-electricos-e-hibridos-crecio-en-1347-en-peru-en-lo-que-va-del-2022-noticia/
[27] Álvarez, E. (16 de mayo de 2018) *Los conductores de coches eléctricos son más felices, según un estudio*
https://computerhoy.com/noticias/motor/conductores-coches-electricos-son-mas-felices-segun-estudio-250292
[28] Según encuesta, los conductores de vehículos eléctricos e híbridos están menos estresados (09 de junio de 2022)
https://yacarros.com/noticias/segun-encuesta-los-conductores-de-vehiculos-electricos-e-hibridos-estan-menos-estresados/

para los vehículos de mayor antigüedad(Diario Perú 21, 2018)[29], teniendo en cuenta además que la finalidad de la tributación, en este caso, no es gravar el lujo, sino castigar la infracción medioambiental. La Asociación Automotriz del Perú (AAP), en el año 2020, es otro organismo que se ha manifestado a favor de esta medida, ya que mediante estudios que llevaron a cabo, encontraron que las importaciones de autos eléctricos e híbridos aumentaron, misma información que se ha registrado en la presente exposición de motivos, esta asociación tiene muy en cuenta la recomendación del BID de *"reemplazar el impuesto vehicular actual por un sistema que grave las emisiones de carbono como es en Europa y en algunos países de América Latina como Chile"*[30].

En esa misma línea instituciones estatales, ligadas al sector, han manifestado su apoyo e incluso el haber trabajado –desde hace varios años atrás– propuestas normativas al respecto[31].

Concluimos *a priori* que el impacto social de gravar con impuesto vehicular a los autos con mayor antigüedad de circulación, es positivo, pero dejamos en claro que, durante el estudio de comisiones de este proyecto de ley, se hace necesaria la participación de la sociedad civil sobre quienes recaerán los efectos de esta futura norma legal, para generar transparencia en la información y un compromiso de cumplimiento.

6.3. Impacto Jurídico

En concordancia con lo anteriormente señalado, el análisis de impacto regulatorio (RIA por sus siglas en inglés), en la búsqueda de *better regulation*[32], es la herramienta adecuada para encaminar la calidad legislativa, por ello se debe analizar cuál es el impacto jurídico de la norma en su convivencia con los demás cuerpos legislativos y normas con rango de ley que coexistirán en el momento de su aprobación y cuál es el contexto jurídico en el que se desarrolla; diferente al efecto en la legislación nacional en el que se analiza como afecta a otras normas con igual o superior rango. Expresado esto, indicamos que el ecosistema normativo en el que se presenta esta iniciativa legislativa se condice con el contexto social expuesto, es decir, nuestra legislación

[29] Proponen que autos antiguos también paguen impuesto vehicular (28 de febrero de 2018) *Diario Perú 21* https://peru21.pe/economia/impuesto-vehicular-proponen-autos-antiguos-paguen-impuestos-397705-noticia/

[30] Aumenta importación de autos eléctricos e híbridos en Perú, ¿cómo impulsar su uso? (23 de setiembre de 2020) https://aedive.pe/2020/09/23/aumenta-importacion-de-autos-electricos-e-hibridos-en-peru-como-impulsar-su-uso/

[31] En junio del 2008, el ex ministro de ambiente Antonio Brack Egg, declaró a la agencia Andina de noticias que: *"Se aprobó en consejo de ministros que los vehículos viejos paguen más impuesto que los nuevos"*. En mayo del 2019 el ministro de energía y minas de aquel entonces, Juan Valdivia, indicó a diversos medios periodísticos que dentro del ministerio se venía trabajando una propuesta legislativa para modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular, en el sentido que paguen más impuestos aquellos que posean autos de mayor antigüedad.

[32] Definida por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) como la investigación de los efectos de la regulación jurídica y de los métodos de evaluación del impacto de las normas legales, de su aceptación o legitimidad, de su comprensión e inteligibilidad, así como de sus costos.
Véase los informes de la OCDE, del Banco Mundial y de la Unión Europea, Radaelli, Claudio M. y otros (2008), *The Implementation of Regulatory Impact Assesment in Europe*, pp. 2 y ss.

nacional tiene en la actualidad una marcada tendencia hacia la protección ambiental, es así que encontramos que en abril del año 2019 se promulgó la ley 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta Como Medio de Transporte Sostenible, misma que entre otras prescripciones, incentiva el uso de este medio de transporte al otorgarle una jornada laboral libre remunerada por cada sesenta días que asistan a su trabajo en bicicleta; como se puede entender, la fundamentación y *ratio legis* de esta ley no pasa simplemente por premiar el uso de transportes alternativos a los automóviles, sino que se evidencia la finalidad de protección ambiental, como se puede leer textualmente en el objetivo de la ley:

> *"**Artículo 1**.- Objeto de la Ley*
> *El objeto de la presente ley es establecer medidas de promoción y regulación del uso de la bicicleta **como medio de transporte sostenible** y eficiente en el uso de la capacidad vial **y en la preservación del ambiente**."*
> El subrayado y negrita es nuestro.

Similar espíritu normativo se encuentra en la Ley 30884, Ley que Regula el Plástico de un Solo Uso y los Recipientes o Envases Descartables,

> *"**Artículo 1**.- Objeto y finalidad de la Ley*
> *(...)*
> *1.2 La finalidad de la ley es contribuir en la concreción del **derecho que tiene toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida**, reduciendo para ello el impacto adverso del plástico de un solo uso, de la basura marina plástica, fluvial y lacustre y de **otros contaminantes similares, en la salud humana y del ambiente**."*
> El subrayado y negrita es nuestro.

Presentamos aquí, solo las normas con rango legal presentadas por el Poder Legislativo más recientes, que tienen un espíritu similar o de fondo igualitario al presente proyecto de ley, es decir, aquellos que buscan legislar sobre la necesidad de la protección ambiental y de la modernización de la gestión del Estado sobre la actuación y/o utilización de herramientas, recursos o instrumentos en favor del desarrollo social sostenible.

Entonces, advertimos que el ecosistema de leyes que tienen plena vigencia en nuestro país, que prescriben sobre la materia se vería fortalecida con el ingreso de este proyecto, por lo que su impacto será positivo.

6.4. Impacto económico

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

Se debe dejar en claro que el Congreso de la República tiene impedimento legal de proponer iniciativas legislativas que comprometan o dispongan directamente el presupuesto del Estado, sin embargo, se debe también tener en cuenta que el cumplimiento de los fines de toda norma legislativa conlleva impacto económico: costos, gastos, beneficios, ahorros y/o ganancias.
Señalado ello y teniendo en cuenta los involucrados; es necesario desarrollar el impacto económico que sobrevendrá a cada uno de los actores.

Estado Peruano. – El impacto económico resulta de dos grandes frentes, en el presente caso, por un lado y aunque ya se ha especificado que la finalidad del impuesto vehicular es gravar la riqueza patrimonial personal, la ampliación de la base imponible mediante la regulación e imposición de un tributo para los vehículos con mayor antigüedad, no tiene como principal fundamento la recaudación sino en este caso representa fines extrafiscales: reducir las emisiones que contaminan el medioambiente, desincentivando el uso de estos vehículos. Sin embargo, existirá un saldo positivo ya que significará mayores ingresos para el Estado en el caso de aquellos que deseen conservar sus vehículos antiguos, y si, por el contrario, se da como consecuencia una disminución y renovación del parque automotor, existirá también un impacto porque se busca la ampliación y sensibilización del bono chatarrero.
Por otro lado, encontramos el impacto que traerá la promoción de los vehículos híbridos o eléctricos en el Perú, mismo que no solo se centra en las importaciones de estos automóviles, que de por sí significan mayores ingresos al Estado por tributos arancelarios, paraarancelarios y no arancelarios, sino también con la implementación de toda la infraestructura necesaria para el correcto desarrollo de este mercado, lo que se traduce en gastos y costos para el Estado, pero también en el cierre de brechas.
Finalmente, la dinámica económica que se genera con la entrada en el mercado y la vida social de los vehículos híbridos y eléctricos es innegable.

Ciudadanía. – Es relevante destacar, que la presente propuesta normativa, generará un impacto económico en la ciudadanía, mayormente positivo, debido a que el Estado implementará una serie de medidas e incentivos para la adquisición de vehículos eco amigables, aunado a ello, se evidenciará el impacto positivo en la economía de los consumidores, debido al ahorro en costo de combustibles y también del costo de mantenimiento del motor que originan los autos a base de combustibles fósiles.
También se evidencia un impacto al establecer restricciones a los autos de mayor antigüedad, ya que significa un costo que deberán asumir. A *contrario sensu*, acceder al bono chatarrero y modernizar sus vehículos representa un impacto económico positivo.

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

El establecimiento de este nuevo mercado también trae, sin lugar a dudas, oportunidades de empleo en diversos ámbitos en los que se desenvuelve este mundo automotriz.

Empresas. – El impacto económico en las empresas también tiene balance positivo, porque se desarrolla dentro de diferentes rubros, aquellas que participan del proceso de importación, las distribuidoras y concesionarias, las abastecedoras, las de refacciones, las de servicios y demás.

6.5. Efectos monetarios y no monetarios

Estado Peruano. – Siendo que en la actualidad el parque automotor peruano supera los 3 millones de unidades (entre vehículos livianos y pesados) y la edad promedio de los mismos es de 13,6 años y la importación de vehículos híbridos, aún con beneficios tributarios también representa ingresos al Estado, ya que no solo hablamos de arancel de aduanas, sino que existen otras tasas, conceptos no arancelarios y demás, aunque esto último aún no ha sido cuantificado en nuestro país, en parte porque la importación de estos autos es bastante incipiente aún[33], pero tiene repercusiones monetarias. La contaminación del aire, que se genera en un 70% por causa del parque automotor y la deficiente calidad de los combustibles (Radio Programas del Perú, 2021)[34], también tiene repercusiones monetarias; a nivel mundial se han estimado que los costos que genera ascienden a US$176 mil millones y se pierden 3,7 mil millones de días laborales (OECD,2016)[35], en el Perú no existen estudios que individualicen el costo, pero queda claro que existe.

Con respecto al bono chatarreo que se pretende ampliar, encontramos que el mismo se encuentra entre US$4000 y US$10000, dependiendo del vehículo. Actualmente se han asignado S/ 80 millones, lo que aproximadamente solo alcanza para sacar de circulación entre 2500 a 2800 vehículos, y si aplicamos la misma premisa, tenemos que es necesario reducir al menos 1/3 del parque automotor antiguo, una meta utópica en este momento, pero se podría empezar con una meta de al menos 10000 unidades, por lo que calculamos un promedio de 280 millones de soles.

También existirá un efecto monetario importante en la implementación de infraestructura necesaria para el normal desarrollo del parque de vehículos eco amigables, sin embargo, el mismo no ha sido cuantificado por el presente proyecto de ley, ya que responderá a

[33] De un total de 118 mil automóviles eléctricos que ingresaron a Latinoamérica, el porcentaje de vehículos electrificados importados en el Perú alcanza a penas el 1.2%.
https://www.infobae.com/america/peru/2022/08/05/gobierno-anuncio-incentivos-tributarios-para-vehiculos-electricos-como-impactara-la-medida-en-el-mercado-automotor/

[34] Parque automotor genera el 70% de la contaminación del aire en el Perú (08 de febrero de 2022) *Radio Programas del Perú*
https://rpp.pe/peru/actualidad/parque-automotor-genera-el-70-de-la-contaminacion-del-aire-en-el-peru-noticia-1319221

[35] OECD (2016) The Economic Consequences of Outdoor Air Pollution. OECD Publishing. Paris.
http://dx.doi.org/10.1787/9789264257474-en

nacionales también serán las pioneras en nuestro país al respecto, aprendiendo de las experimentadas, conviviendo y compitiendo de igual a igual en este futuro mercado.

6.6. Impacto presupuestal

Como ya se ha mencionado, el impacto presupuestal existirá, pero el mismo no puede ser cuantificado a la fecha, (solo los 280 millones de soles del bono chatarreo, como mínimo para lograr la meta de 10 mil unidades antiguas sacadas de circulación) porque ello va a depender de la modalidad y los mecanismos mediante los cuales se decidan promover, implementar y fortalecer el mercado y parque automotor de vehículos eco amigables.

6.7. Incidencia ambiental

La progresiva renovación del parque automotor convencional con el que ahora contamos, generará un impacto positivo en el medio ambiente como alivio a la actual crisis climática. Los vehículos híbridos o eléctricos, no emite gases de efecto invernadero, evitando la contaminación atmosférica y suponen una mejora en la calidad de aire de las ciudades. De igual manera, no genera contaminación acústica, debido que este tipo de vehículos no generan ruido.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, señaló lo siguiente respecto a nuestra realidad:

> *"Si se cambiase solo el 5% de la flota total de autos usados para taxi se podrían reducir aproximadamente 100,000 toneladas de CO2, una cifra con gran impacto en una ciudad como Lima* ***donde el 70% de la contaminación de aire proviene del parque automotor"***[39]

La incidencia ambiental resulta también y por demás, positiva.

VII. El plan rescate y el decálogo de Fuerza Popular

[39]Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2019) Perú avanza hacia un transporte más limpio https://www.undp.org/es/peru/news/per%C3%BA-avanza-hacia-un-transporte-m%C3%A1s-limpio#:~:text=%E2%80%9CSi%20se%20cambiase%20solo%20el,Oficial%20de%20Sostenibilidad%20Ambiental%20del

la modalidad que se elija para trabajar en ello, siendo una recomendación a tomar en cuenta por esta iniciativa, que se trabaje muy cerca de la inversión privada, mediante su participación directa en los diversos mecanismos que se han desarrollado para ello: asociación público privada, obras por impuesto, etc.

Ciudadanía. – Sobre la ciudadanía, ya se ha indicado lo mínimo que afectará al establecerse restricciones sobre los vehículos con más de 15 años de circulación por lo que ese será el costo individualizado que afectará a la ciudadanía, con respecto al efecto monetario de ingreso, también se ha cuantificado que el bono que podrían recibir por sus vehículos antiguos, asciende entre 4 a 10 mil dólares americanos, que servirán como incentivo a la renovación de sus vehículos, además de los créditos que han comenzado a lanzar los bancos[36] para estimular la compra de estos vehículos alternativos.

La empresa prestadora de servicios (EPS) Enel (s.f) [37], ha hecho el siguiente cálculo de ahorro monetario con el uso de estos vehículos:

> Un auto eléctrico gasta aproximadamente unos **16 kWh** (kilovatio hora) **para recorrer 100 kilómetros** mientras que uno convencional necesita cerca de **6 litros de combustible diésel** para el mismo recorrido. De acuerdo con los precios promedio de electricidad en Lima* estos 16 kWh cuestan 6,856 soles, mientras que el costo promedio del diesel B5** es de (20) soles. Comparando ambos por un consumo anual de 20 000 km, con el auto eléctrico se gastan 1371,2 soles, mientras que con el convencional el gasto es de 3804 soles. Esto supone un **ahorro de 2432,8 soles al año.**

Entonces los efectos monetarios, son en su mayoría positivos.

Empresas. – El efecto monetario también es positivo, ya que el mercado de estos vehículos se encuentra en franco crecimiento, es más, en el 2021, a nivel global la venta de estas unidades alcanzó 6.6 millones, más del doble del 2020 en el que solo llegó a 3 millones (Garduño, 2022)[38], entonces resulta rentable, gracias al libre mercado, el emprendimiento en este rubro.
Aquí debemos señalar también lo ya mencionado en que toda la cadena de valor de este mercado conlleva otros rubros en los que también se tendrán efectos monetarios importantes, siendo que no solo atraerá a la inversión extranjera, sino que las empresas

[36]BBVA presenta su primer producto verde para financiar vehículos híbridos y eléctricos en Perú (20 de octubre de 2020) https://www.bbva.com/es/pe/bbva-presenta-su-primer-producto-verde-para-financiar-vehiculos-hibridos-y-electricos-en-peru/
[37]ENEL (s.f.) *¿Por qué debería cambiar mi auto convencional por un auto eléctrico?* https://www.enel.pe/es/sostenibilidad/por-que-deberia-cambiar-mi-auto-convencional-por-un-auto-electrico.html
[38]Garduño, G. (24 de febrero de 2022) *Autos eléctricos son más rentables para las empresas: Renault* https://www.forbes.com.mx/autos-electricos-son-mas-rentables-para-las-empresas-renault/

Oficio 102-2023-2024-CPAAAE/P-CR

01/set/2023

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
12 SEP 2023
RECIBIDO
Firma ..... Hora 11:42

Lima, 31 de agosto de 2023

Señor congresista
ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

De mi consideración:

Me dirijo a usted para saludarlo y comunicarle que la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuano, Ambiente y Ecología, en su primera sesión ordinaria celebrada el 29 de agosto de 2023, con dispensa del trámite de sanción del acta y de conformidad con el artículo 77-tercer párrafo – del Reglamento del Congreso de la República, acordó por mayoría de los presentes, a pedido de la señora congresista Francis Paredes Castro, solicitar al Consejo Directivo el envió a esta Comisión el Proyecto de Ley 3387/2022-CR, *Ley que fortalece las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente y promueve el uso de vehículos eco-amigables.*

Dicho proyecto de ley fue decretado solo a la Comisión de Economía, Banca Finanzas e Inteligencia Financiera.

Sin otro particular le reitero mi consideración personal.

Atentamente,

RUTH LUQUE IBARRA
Presidenta
Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuano, Ambiente y Ecología

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por:
LUQUE IBARRA Ruth FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 31/08/2023 15:34:14-0500

y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico

Lima, 12 de octubre de 2022

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

El presente proyecto de ley se encuentra enmarcado dentro de los propósitos del Plan Rescate 2021 de Fuerza Popular, específicamente en el Pilar Estratégico 2: La Salud, Innovación e Investigación Científica, Eje 5: Servicios Públicos Básicos

VIII. La Agenda Legislativa y el Acuerdo Nacional

Vinculación con la Agenda Legislativa

La iniciativa propuesta guarda relación con el objetivo III: "Competitividad del país", la política de Estado 19: "Desarrollo sostenible y gestión ambiental" y el tema 52: "Leyes sobre protección del medio ambiente y desarrollo sostenible"

Vinculación con el Acuerdo Nacional

La presente iniciativa se encuentra dentro del Tercer Objetivo del Acuerdo Nacional, que dice: "Competitividad del país", específicamente en la Política de Estado 19, denominado "Política de desarrollo sostenible y gestión ambiental", que señala:

19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental

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

Con ese objetivo el Estado: (...)

(f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo; (g) promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas; (...)(l) regulará la eliminación de la contaminación sonora; (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación

Edificio Juan Santos Atahualpa Av. Abancay Cdra. 2 s/n Oficina N° 301 - Lima
Calle Marcelo Corne N° 161 Oficina N° 201 Urb. San Andrés - Trujillo
Teléf.: +51 1 3117777 Anexo 7274

CONSEJO DIRECTIVO DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 4 **de** Setiembre **de** 2023

Con acuerdo del Consejo Directivo, pasó a la Comisión de Pueblos Andinos el Proyecto de Ley 3387/2022-CR, como segunda comisión. –

HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 5 de setiembre de 2023

Oficio 079-2023-2024-ADP-CD/CR

Señora congresista
RUTH LUQUE IBARRA
Presidenta de la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología del Congreso de la República

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del señor Presidente del Congreso de la República, para hacer de su conocimiento que el Consejo Directivo del Congreso, en su sesión realizada el 4 de setiembre de 2023 y con la dispensa del trámite de sanción del acta, acordó que pase para estudio y dictamen de la comisión que preside, como segunda comisión, las siguientes iniciativas legislativas, en atención a las peticiones formuladas con los oficios 99, 100, 101, 102, 103, 105, 118 y 119-2023-2024-CPAAAAE/P-CR:

- Proyecto de Resolución Legislativa 5523/2022-CR, por el que se propone modificar la denominación de la Comisión Ordinaria de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología a Comisión Ordinaria de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos y crear la Comisión Ordinaria de Ambiente y Cambio Climático.

- Proyecto de Ley 4993/2022-CR, por el que se propone promover medidas de ecoeficiencia en las instituciones públicas eliminando el consumo de recursos que generan impacto negativo en el medio ambiente.

- Proyecto de Ley 4713/2022-CR, por el que se propone modificar el artículo 19 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, para incluir a las organizaciones que tengan como fines la conservación del medio ambiente.

- Proyecto de Ley 3387/2022-CR, por el que se propone fortalecer las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente y promueve el uso de vehículos eco-amigables.

- Proyecto de Ley 4050/2022-CR, por el que se propone la ley de reforma constitucional que modifica el artículo 2 numeral 22 de la Constitución

Política del Perú, que establece el derecho a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible.

- Proyecto de Ley 5016/2022-CR, por el que se propone establecer disposiciones para optimizar la remediación ambiental de sitios y pasivos ambientales de hidrocarburos.
- Proyecto de Ley 4685/2022-CR, por el que se propone declarar de necesidad pública el uso de papel reciclado e implementación progresiva del cero papel en el sector público.
- Proyecto de Ley 3611/2022-CR, por el que se propone fortalecer la transparencia y fiscalización de la gestión de pasivos ambientales.

Asimismo, se acordó denegar el pedido respecto de los proyectos de Ley 4748/2022-CR y 5723/2023-PE, por tratarse de una tercera comisión, petición formulada con los oficios 104 y 220-2023-2024-CPAAAAE/P-CR.

Con esta oportunidad reitero a usted, señora congresista, la expresión de mi especial consideración.

Atentamente,

GIOVANNI FORNO FLÓREZ
Oficial Mayor del Congreso de la República

CERTIFICO QUE:
El presente documento es copia fiel del original que tengo a la vista, de cuyo contenido no asumo responsabilidad.

Lima, 12 SET 2023

Ronald Jimenez Puma
FEDATARIO
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

JVCH/cvd.

c.c. Área de Trámite Documentario

1249409.