



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario

06 JUN. 2024

RECIBIDO

Firma: _____ Hora: 17:50h.

COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023

Señor Presidente:

Han sido remitidos para dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera los siguientes Proyectos de Ley:

1. Proyecto de Ley 1054/2021-CR actualizado por el Grupo Parlamentario Podemos Perú, que propone la "Ley de promoción del uso de vehículos eléctricos".
2. Proyecto de Ley 2617/2021-CR presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del Congresista Hernando Guerra García Campos, que propone la "Ley que establece medidas extraordinarias para impulsar el transporte verde".
3. Proyecto de Ley 2820/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa de la Congresista Elizabeth Sara Medina Hermosilla, que propone la "Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efectos invernadero".
4. Proyecto de Ley 2934/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Perú Democrático, a iniciativa de la Congresista Nieves Esmeralda Limachi Quispe, que propone la "Ley que establece como política prioritaria la promoción del transporte sostenible y sustentable para la modernización del Perú".
5. Proyecto de Ley 2979/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del Congresista Luis Ángel Aragón Carreño, que propone la "Ley que incentiva el uso de vehículos eléctricos promoviendo la movilidad sostenible".
6. Proyecto de Ley 3039/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa de la Congresista Digna Calle Lobatón, que propone la "Ley que promueve la comercialización y uso de vehículos híbridos y eléctricos en el país".
7. Proyecto de Ley 3203/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Renovación Popular, a iniciativa del Congresista José Ernesto Cueto Aservi, que propone la "Ley General de Electromovilidad".
8. Proyecto de Ley 3387/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del Congresista Víctor Seferino Flores Ruiz, que propone la "Ley que fortalece las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente y promueve el uso de vehículos eco-amigables".



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

9. Proyecto de Ley 3397/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del Congresista Paul Silvio Gutiérrez Ticona, que propone la "Ley de promoción y fomento de la electromovilidad".
10. Proyecto de Ley 3448/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de la Congresista Carmen Patricia Juárez Gallegos, que propone la "Ley que regula el desarrollo de la movilidad eléctrica para la promoción de la eficiencia energética y el transporte sostenible".
11. Proyecto de Ley 3640/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de la Congresista Nilza Chacón Trujillo, que propone la "Ley que establece medidas disposiciones para impulsar el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos".
12. Proyecto de Ley 4852/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del Congresista Jorge Luis Flores Ancachí, que propone la "Ley de promoción de la electromovilidad en el Perú".
13. Proyecto de Ley 4902/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Somos Perú, a iniciativa del Congresista Esdras Ricardo Medina Minaya, que propone la "Ley que promueve la electromovilidad en el Perú".
14. Proyecto de Ley 4903/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del Congresista Jorge Luis Flores Ancachí, que propone la "Ley de promoción de la electromovilidad en el Perú".
15. Proyecto de Ley 5113/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Somos Perú, a iniciativa del Congresista José Bernardo Pazo Nunura, que propone la "Ley que promueve la electromovilidad como herramienta al emprendimiento del micro y pequeño empresario".
16. Proyecto de Ley 5188/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del Congresista Segundo Teodomiro Quiroz Barboza, que promueve la "Ley que regula el desarrollo y la promoción de la electromovilidad".
17. Proyecto de Ley 5306/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del Congresista Waldemar José Cerrón Rojas, que promueve la "Ley que promueve el uso de vehículos eléctricos para mitigar la contaminación atmosférica y que contribuye al bienestar de la población".
18. Proyecto de Ley 5369/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular a iniciativa de la Congresista Silvia María Monteza Facho, que promueve la "Ley que promueve el micro emprendimiento con la electromovilidad de forma cooperativa."
19. Proyecto de Ley 5515/2022-CR presentado por el Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del Congresista José León Luna Gálvez, que promueve la "Ley



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

- que otorga beneficios económicos y fiscales para el impulso en el uso de vehículos eléctricos y gas natural de transporte masivo de personas y de carga pesada de mercancías para la mejora de competitividad del país".
20. Proyecto de Ley 6798/2023-CR presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Luis Ángel Aragón Carreño, que promueve la "Ley que promueve la electromovilidad en el servicio de transporte público de pasajeros bajo el sistema de transportes masivo".

Luego de la exposición y debate en la Décimo Cuarta Sesión Ordinaria de fecha 29 de mayo de 2024, se acordó por MAYORÍA la aprobación del dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional"; con quince (15) votos a favor, de los señores congresistas César Manuel Revilla Villanueva, Víctor Seferino Flores Ruiz, Juan Carlos Martín Lizarzaburu Lizarzaburu, Tania Estefany Ramírez García, Elva Edith Julón Irigoín, María Grimaneza Acuña Peralta, Nieves Esmeralda Limachi Quispe, Isabel Cortez Aguirre, Álex Antonio Paredes Gonzales, Jorge Carlos Montoya Manrique, Noelia Rossvith Herrera Medina, Carlos Antonio Anderson Ramírez, Silvia María Monteza Facho, Jorge Luis Flores Ancachi y Jorge Alberto Morante Figari en reemplazo de la Señora Congresista Rosangella Andrea Barbarán Reyes; y, tres (03) votos en abstención, de los señores congresistas Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Elías Marcial Varas Meléndez e Isaac Mita Alanoca. Se deja constancia del voto a favor del Señor Congresista Ilich Fredy López Ureña.

I. SITUACIÓN PROCESAL DE LAS PROPUESTAS

El Proyecto de Ley 1054/2021-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 21 de diciembre de 2021. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como única comisión dictaminadora el 4 de enero de 2022.

El Proyecto de Ley 2617/2021-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 14 de julio de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 18 de julio de 2022.

El Proyecto de Ley 2820/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Documentos el 15 de agosto de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como única comisión dictaminadora el 23 de agosto de 2022.

El Proyecto de Ley 2934/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 1 de setiembre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 2 de setiembre de 2022.

El Proyecto de Ley 2979/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 6 de setiembre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Producción, Micro y Pequeña Empresa y Cooperativas el 8 de setiembre de 2022.

El Proyecto de Ley 3039/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 12 de setiembre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como única comisión dictaminadora el 14 de setiembre de 2022.

El Proyecto de Ley 3203/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 3 de octubre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología el 5 de octubre de 2022.

El Proyecto de Ley 3387/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 21 de octubre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como única comisión dictaminadora el 24 de octubre de 2022.

El Proyecto de Ley 3397/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 24 de octubre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Energía y Minas el 26 de octubre de 2022.

El Proyecto de Ley 3448/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 3 de noviembre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado el 7 de noviembre de 2022.

El Proyecto de Ley 3640/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 23 de noviembre de 2022. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

segunda comisión dictaminadora a la Comisión Transportes y Comunicaciones el 25 de noviembre de 2022.

El Proyecto de Ley 4852/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 2 de mayo de 2023. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 4 de mayo de 2023.

El Proyecto de Ley 4902/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 4 de mayo de 2023. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 9 de mayo de 2023.

El Proyecto de Ley 4903/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 4 de mayo de 2023. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 9 de mayo de 2023.

El Proyecto de Ley 5113/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 19 de mayo de 2023. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como única comisión dictaminadora el 22 de mayo de 2023.

El Proyecto de Ley 5188/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 26 de mayo de 2030. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 30 de mayo de 2023.

El Proyecto de Ley 5306/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 9 de junio de 2023. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 12 de junio de 2023.

El Proyecto de Ley 5369/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 16 de junio de 2023. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 19 de junio de 2023.

El Proyecto de Ley 5515/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 4 de julio de 2023. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Energía y Minas el 5 de julio de 2023. El Proyecto de Ley 6798/2023-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 12 de enero de 2024. Ha sido decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora a la Comisión de Energía y Minas el 16 de enero de 2024.

II. CONTENIDO DE LAS PROPUESTAS

El Proyecto de Ley 1054/2021-CR tiene por objeto promover el uso de vehículos eléctricos mediante su exoneración del pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) y el Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV) por el período de 5 años contados a partir de la vigencia de la presente Ley.

El Proyecto de Ley 2617/2021-CR tiene por objeto establecer un marco regulatorio para impulsar el transporte verde con vehículos automotores a emisiones de carbono cero en el país, con el fin de fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso y reducir los impactos nocivos en el medioambiente.

El Proyecto de Ley 2820/2022-CR tiene por objeto declarar de necesidad y utilidad pública la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre, mediante la promoción de la renovación del parque vehicular de las personas jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros y los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito nacional, con vehículos automotores nuevos originalmente diseñados para combustión a gas natural vehicular (GNV) y eléctricos EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle).

El Proyecto de Ley 2934/2022-CR tiene por objeto promocionar el transporte sostenible y sustentable, mediante el uso de energías verdes o limpias provenientes del gas natural y energía eléctrica; a través de incentivos económicos y no económicos; así como el desarrollo de infraestructura como política pública para impulsar el cambio de matriz energética vehicular en el marco del Decreto de Urgencia 029-2019, que establece incentivos para el fomento de chatarreo; Ley N° 27345, Ley de promoción del uso eficiente de la energía; y Ley 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético.

El Proyecto de Ley 2979/2022-CR tiene por objeto incentivar el uso de vehículos eléctricos con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

El Proyecto de Ley 3039/2022-CR tiene por objeto promover la comercialización y uso de vehículos no contaminantes: híbridos y eléctricos, para la renovación y masificación del parque automotor a nivel nacional.

El Proyecto de Ley 3203/2022-CR tiene por objeto establecer el marco regulatorio general para la promoción e implementación creciente y sostenida del transporte eléctrico en el país, con el fin de establecer el fortalecimiento de las políticas públicas dirigidas a incentivar su uso, innovación, investigación, desarrollo, diseño, producción y comercialización, reduciendo generalmente los impactos nocivos en la salud de las personas y el medio ambiente.

El Proyecto de Ley 3387/2022-CR 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 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.

El Proyecto de Ley 3397/2022-CR tiene por objeto establecer un marco regulatorio para la promoción e implementación del transporte eléctrico en el territorio nacional, que facilite el fomento de la industrialización nacional, comercialización y uso de vehículos eléctricos y simultáneamente permita el desarrollo de la infraestructura vial necesaria.

El Proyecto de Ley 3448/2022-CR tiene por objeto establecer medidas para la promoción y masificación de los vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional, y su infraestructura de abastecimiento, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales atmosféricos que afectan a la salud pública y al ambiente; así como contribuir a la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad del sistema de transporte.

El Proyecto de Ley 3640/2022-CR tiene por objeto establecer disposiciones que permitan el uso de movilidad sostenible, y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos a nivel nacional, con el fin que las entidades competentes en la construcción de infraestructura vial para este tipo de movilidad, puedan ejecutarla mediante modalidades ágiles y procedimientos simplificados.

El Proyecto de Ley 4852/2022-CR tiene por objeto promover el uso de vehículos



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

eléctricos en el territorio nacional, fomentar la adopción de tecnologías limpias y reducir la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, así como también promover la investigación, el desarrollo y la innovación en la electromovilidad.

El Proyecto de Ley 4902/2022-CR tiene por objeto incentivar y promocionar el uso de vehículos eléctricos en el Perú, con la finalidad de promover el empleo, reducir la brecha económica, disminuir la contaminación del aire y cumplir con los compromisos internacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero asumidos en el Acuerdo de París sobre cambio climático(2015).

El Proyecto de Ley 4903/2022-CR tiene por objeto promover el uso de vehículos eléctricos en el territorio nacional, fomentar la adopción de tecnologías limpias y reducir la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, así como también promover la investigación, el desarrollo y la innovación en la electromovilidad.

El Proyecto de Ley 5113/2022-CR tiene por objeto maximizar los beneficios económicos y ambientales de la energía renovable de fuentes limpias para los pequeños emprendimientos empresariales.

El Proyecto de Ley 5188/2022-CR tiene por objeto establecer medidas para asegurar el desarrollo y promoción de la electromovilidad mediante medidas para beneficiar la circulación de vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional, y su infraestructura de abastecimiento, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y reducir la importación de combustibles líquidos.

El Proyecto de Ley 5306/2022-CR tiene por objeto, promover el uso de vehículos eléctricos en la población de todos los niveles sociales.

El Proyecto de Ley 5369/2022-CR tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura necesaria para viabilizar la implementación de la electromovilidad como alternativa para los emprendedores con financiamiento cooperativo.

El Proyecto de Ley 5515/2022-CR tiene por objeto establecer un marco normativo para el otorgamiento de medidas económicas y fiscales para la adquisición y uso de vehículos netamente eléctricos y de gas natural para el transporte masivo de personas y carga pesada de mercancías de las categorías M2, M3, N2 y N3 de acuerdo con el Reglamento Nacional de Vehículos.

El Proyecto de Ley 6798/2023-CR tienen por objeto la promoción y masificación del uso



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

de vehículos eléctricos e híbridos en el servicio de transporte público de pasajeros bajo el sistema de transportes masivo en el territorio nacional.

III. MARCO NORMATIVO

- 3.1. Constitución Política del Perú.
- 3.2. Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 3.3. Ley 27345, Ley de Promoción del uso Eficiente de la Energía.
- 3.4. Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 3.5. Ley 28611, Ley General del Ambiente.
- 3.6. Ley 29852, Ley que crea el Sistema de seguridad Energética.
- 3.7. Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).
- 3.8. Decreto Supremo 012-2009-MINAM, que aprueba la Política Nacional del Ambiente.
- 3.9. Decreto Supremo 053-2007-EM, Reglamento de Ley de Promoción del uso Eficiente de la Energía.
- 3.10. Decreto Supremo 064-2010-EM, que prueba la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040.
- 3.11. Decreto Supremo 054-2011-PCM, que aprueba el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional: "Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021".
- 3.12. Decreto Supremo 005-2017-MINAM, que aprueba el Plan de Acción para implementar las Recomendaciones de la Evaluación de Desempeño Ambiental del Perú (OCDE).
- 3.13. Decreto Supremo 237-2019-EF, que aprueba el Plan Nacional de Competitividad y Productividad.
- 3.14. Decreto Supremo 012-2019-MTC, que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano.
- 3.15. Resolución Suprema 189-2012-PCM, que crea Comisión Multisectorial encargada de elaborar propuestas normativas y políticas orientadas a mejorar condiciones ambientales y sociales bajo las que se desarrollan las actividades económicas, especialmente las industrias extractivas.
- 3.16. Acuerdo de París (aprobado el 12 de diciembre de 2015).

IV. OPINIONES SOLICITADAS

Proyecto de Ley 1054/2021-CR:



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 879-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	21/01/2022	SI
Oficio 856-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	19/01/2022	NO
Oficio 1042-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR (REITERATIVO)	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)		NO
Oficio 1428-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR (REITERATIVO)	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	09/03/2022	NO
Oficio 878-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	21/01/2022	SI
Oficio 870-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	21/01/2022	SI
Oficio 862-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	19/01/2022	SI
Oficio 861-2021-2022-SMMF-CEBFIF-CR	Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)	19/01/2022	NO

Proyecto de Ley 2617/2021-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 121-2021-2022-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	22/09/2022	NO
Oficio 119-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	22/09/2022	SI
Oficio 359-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	03/10/2022	SI
Oficio 0120-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	22/09/2022	SI
Oficio 0760 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	22/09/2022	NO
Oficio 118-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	22/09/2022	NO
Oficio 117-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)	22/09/2022	NO

Proyecto de Ley 2820/2022-CR.

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 202-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	06/09/2022	
Oficio 178-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	27/09/2022	
Oficio 190-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	27/09/2022	
Oficio 184-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	21/01/2022	
Oficio 187-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	27/09/2022	
Oficio 207-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Petróleos del Perú	27/09/2022	



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Proyecto de Ley 2934/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 238-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	28/09/2022	NO
Oficio 276-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	28/09/2022	SI
Oficio 762-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) Reiterativo	24/09/2022	NO

Proyecto de Ley 2979/2022-CR

Oficio 243-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	28/09/2022	NO
Oficio 277-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	28/09/2022	NO
Oficio 286-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de la Producción	28/09/2022	SI
Oficio 763-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) Reiterativo	23/11/2022	NO
Oficio N° 2000 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones Reiterativo	25/05/2023	SI
N° 2001 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) Reiterativo	25/05/2023	NO

Proyecto de Ley 3039/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 248-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	28/09/2022	NO
Oficio 280-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	28/09/2022	SI
Oficio 267-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	28/09/2022	SI
Oficio 0384-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	MINCETUR	06/10/2022	SI

Proyecto de Ley 3203/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 402-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	11/10/2022	NO
Oficio 404-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	11/10/2022	SI
Oficio 403-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	28/09/2022	SI
Oficio 412-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	12/10/2022	SI



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Oficio 393-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)	11/10/2022	NO
-------------------------------------	---	------------	----

Proyecto de Ley 3387/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 559-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	03/11/2022	NO
Oficio 572-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR		03/11/2022	NO
Oficio 565-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	28/09/2022	NO
Oficio 568-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	03/11/2022	NO
Oficio 576-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Red Ambiental Peruana (RAP)	03/11/2022	NO

Proyecto de Ley 3397/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 573-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	03/11/2022	NO
Oficio 569-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	03/11/2022	NO
Oficio 577-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Red Ambiental Peruana (RAP)	03/11/2022	NO
Oficio N°0560-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	03/11/2022	NO
Oficio N°0566-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	03/11/2022	SI
Oficio N° 1509 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR-REITERATIVO	Ministerio de Energía y Minas	17/03/2023	SI
Oficio N° 1513 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR-REITERATIVO	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	17/03/2023	SI
Oficio N° 1515 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR-REITERATIVO	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	17/03/2023	NO
Oficio N° 1516 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR-REITERATIVO	Ministerio del Ambiente	17/03/2023	SI
Oficio N° 1514 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR-REITERATIVO	Red Ambiental Peruana (RAP)	17/03/2023	SI

Proyecto de Ley 3448/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 773-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asociación Automotriz del Perú (AAA)	25/11/2022	SI
Oficio N° 0814 - 2022-2023-RABR-	Asociación de Municipalidades del	29/11/2022	NO



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

CEBFIF-CR	Perú (AMPE)		
Oficio N° 0815 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales (ANGR)	29/11/2022	NO
Oficio N° 0767 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	29/11/2022	NO
Oficio N° 0818 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	29/11/2022	NO
Oficio N° 0817 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	29/11/2022	SI
Oficio N° 0816 - 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	29/11/2022	SI

Proyecto de Ley 3640/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 956-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	20/12/2023	NO
Oficio 957-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	20/12/2023	SI
Oficio 958-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asociación Automotriz del Perú - AAP	20/12/2023	NO
Oficio 959-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	20/12/2023	SI
Oficio 960-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	20/12/2023	SI
Oficio 961-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	20/12/2023	NO
Oficio 962-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)	20/12/2023	NO

Proyecto de Ley 4852/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 1970-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	22/05/2023	SI
Oficio 1969-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	22/05/2023	NO
Oficio 1973-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	22/05/2023	NO
Oficio 1972-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	28/09/2022	SI
Oficio 1971-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	22/05/2023	SI

Proyecto de Ley 4902/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 2085-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	05/06/2022	NO
Oficio 2086 2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	05/06/2022	NO



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Oficio 2087-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	05/06/2022	NO
Oficio 2088-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	05/06/2022	SI
Oficio 2089-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	05/06/2022	SI

Proyecto de Ley 4903/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 2090-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	05/06/2022	
Oficio 2091-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	05/06/2022	
Oficio 2092-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	05/06/2022	
Oficio 2093-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	05/06/2022	
Oficio 2094-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	05/06/2022	

Proyecto de Ley 5113/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 2165-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	14/06/2023	
Oficio 2166-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	14/06/2023	
Oficio 2167-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	14/06/2023	
Oficio 2168-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Sociedad Peruana de PYMES del Perú	14/06/2023	
Oficio 2169-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	14/06/2023	

Proyecto de Ley 5188/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 2225-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	15/06/2023	NO
Oficio 2226-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	15/06/2023	NO
Oficio 2227-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	15/06/2023	NO
Oficio 2228-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)	15/06/2023	NO
Oficio 2229-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	15/06/2023	NO
Oficio N° 0457 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR Reiterativo	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	23/10/2023	NO



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Oficio N° 0458 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR Reiterativo	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	23/10/2023	NO
Oficio N° 0459 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR Reiterativo	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)	23/10/2023	NO
Oficio N° 0460 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR Reiterativo	Ministerio de Energía y Minas	23/10/2023	SI
Oficio N° 0456 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR Reiterativo	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	23/10/2023	NO

Proyecto de Ley 5306/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 2278-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	22/06/2023	NO
Oficio 2279-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	22/06/2023	SI
Oficio 2280-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	22/06/2023	NO
Oficio 2281-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	22/06/2023	SI
Oficio 2282-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	22/06/2023	NO

Proyecto de Ley 5369/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 2309-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	28/06/2023	NO
Oficio 2310-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	28/06/2023	SI
Oficio 2311-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	28/06/2023	NO
Oficio 2312-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Sociedad Peruana de PYMES del Perú	28/06/2023	NO
Oficio N° 0475 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR-Reiterativo	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	23/10/2023	NO
Oficio N° 0476 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR-Reiterativo	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	23/10/2023	NO
Oficio N° 0477 - 2022-2023-CMRV-CEBFIF-CR-Reiterativo	Sociedad Peruana de PYMES del Perú	23/10/2023	NO

Proyecto de Ley 5515/2022-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
Oficio 2396-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	11/07/2023	NO
Oficio 2397-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)	11/07/2023	NO
Oficio 2398-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio de Energía y Minas	11/07/2023	SI
Oficio 2399-2022-2023-RABR-CEBFIF-CR	Ministerio del Ambiente	11/07/2023	SI



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Proyecto de Ley 6798/2023-CR

DOCUMENTO	INSTITUCIÓN	FECHA	RESPUESTA
OFICIO N° 1476 - 2023-2024- CMRV- CEBFIF-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	01/04/2024	NO

V. OPINIONES RECIBIDAS

5.1 Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 1054/2021-CR

Mediante Oficio N° D000211-2022-PCM-SG, la Presidencia del Consejo de Ministros adjunta el Informe N° D000139-2022-PCM-OGAJ mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica de la Presidencia del Consejo de Ministros considera que, el Proyecto de Ley 1054/2021-CR versasobre materias que se encuentran dentro del ámbito de competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Economía y Finanzas y del Ministerio de Energía y Minas; por lo que no corresponde a la Presidencia del Consejo de Ministros emitir opinión.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2820/2022-CR

Mediante Oficio N° D002725-2022-PCM-SG, la Presidencia del Consejo de Ministros adjunta el Informe N° 1503-2022-PCM-OGAJ mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica de la Presidencia del Consejo de Ministros considera que la propuesta legislativa 2820/2022-CR, al contener materias que se encuentran dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente y Ministerio de Economía y Finanzas, no corresponde a la Presidencia del Consejo de Ministros emitir opinión.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5306/2022-CR

Mediante Oficio N° D002436-2023-PCM-SG, la Presidencia de Consejo de Ministros envía el Informe N° D001162-2023-PCM-OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica que considera no viable el Proyecto de Ley 5306/2022-CR, señalando como referencia la afectación a los Principios de Separación de Poderes y de Competencia; asimismo en lo que respecta al artículo 8 del Proyecto de Ley en análisis, por el que se dispone la conformación de una comisión multisectorial, corresponde



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

señalar que en el marco de las competencias exclusivas del Poder Ejecutivo, el artículo 35 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece lo siguiente:

"Artículo 35.- Objeto de las Comisiones

Las Comisiones del Poder Ejecutivo son órganos que se crean para cumplir con las funciones de seguimiento, propuesta o emisión de informes, que deben servir de base para las decisiones de otras entidades. Sus conclusiones carecen de efectos jurídicos frente a terceros. No tienen personería jurídica ni administración propia y están integradas a una entidad pública.

(...)

Sus normas de creación deben contener necesariamente disposiciones referidas a:

1.- Su ubicación dentro de la infraestructura del Poder Ejecutivo, precisando la entidad pública preexistente de la que dependen;

2.- Su conformación;

3.-El mecanismo para la designación de su presidente y miembros, así como la precisión del carácter oneroso por el ejercicio de sus funciones permitidos por esta ley;

4.- Su objeto y funciones que se les asignan;

(...)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5369/2022-CR

Mediante Oficio N° D002021-2023-PCM-SG la Presidencia del Consejo de Ministros remite la Nota de Elevación N° D000340- 2023-PCM-OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, donde señala que "por competencia, no corresponde a la Presidencia del Consejo de Ministros emitir opinión acerca del Proyecto de Ley N° 5369/2022-CR, Ley que promueve el microemprendimiento con la electromovilidad de forma cooperativa."

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5515/2022-CR

Mediante Oficio N° D002163-2023-PCM-SG la Presidencia del Consejo de Ministros remite el Informe N° D001053-2023-PCM-OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, donde señala que "por competencia, no corresponde a la Presidencia del Consejo de Ministros emitir opinión acerca del Proyecto de Ley 5515/2022-CR.

5.2 Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2617/2022-CR



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Mediante Oficio N° 1911-2022-EF/10.01, el Ministerio de Economía y Finanzas, adjunta el Informe N° 0194-2022-EF/61.01, mediante el cual la Dirección General de Política de Ingresos Públicos del Ministerio de Economía y Finanzas considera que, las medidas tributarias planteadas por el Proyecto de Ley 2617/2021-CR *"resultan contrarias a lo establecido en los lineamientos de política tributaria incluidos en el MMM 2023- 2026, y no cumplen lo dispuesto por la Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario que prevé los requisitos mínimos que debe tener cualquier propuesta normativa relacionada con tratamientos tributarios preferenciales. El beneficio de depreciación acelerada ya estuvo vigente durante los años 2020 y 2021 a través del Régimen Especial de Depreciación contenido en el Decreto Legislativo N° 1488 y, además, la propuesta de deducción adicional por los gastos de planilla es regresiva pues beneficia en mayor medida a los trabajadores de mayores ingresos. Además, no favorecen modo alguno el incremento del número de trabajadores. Finalmente, los beneficios de exoneración y tasa reducida del impuesto a la renta desalientan la formalidad y generan prácticas elusivas"*.

5.3 Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 1054/2021-CR

Mediante Oficio N° 0887-2022-MTC/04, la Secretaría General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones adjunta el Informe N° 250 -2022-MTC/08 mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto al Proyecto de Ley 1054/2021-CR, considera que, *"para favorecer la introducción de vehículos eléctricos se pueden emplear incentivos financieros y no financieros. Entre las medidas financieras de tipo tributario más comunes se encuentran las que afectan a los impuestos al valor añadido e impuestos a la importación. Estas exenciones o reducciones de impuestos pueden representar esfuerzos fiscales importantes. Una medida alternativa es el cobro diferenciado de tarifas o impuestos en relación con otros vehículos"*.

Alternativamente, se pueden plantear incentivos financieros que busquen reducir los costos anuales de propiedad o uso de dichos vehículos, tal como reducciones en los impuestos a la propiedad o de circulación, tarifas de estacionamiento, seguros, subsidios a la electricidad, entre otros. Sin embargo, estas medidas, al no afectar el precio de compra, suelen tener menor impacto pues los consumidores valoran más el referido precio.

Respecto a los incentivos no financieros, destacan el permiso para utilizar carriles exclusivos para autobuses, carriles de alta ocupación o carriles exclusivos para vehículos eléctricos, exención de restricciones vehiculares (por ejemplo, restricciones de placas) y/o estacionamientos exclusivos.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

De lo expuesto, y de acuerdo con las experiencias internacionales descritas en el Informe Técnico Legal N° 0146-2022-MTC/18.01, "se desprende que las medidas tributarias como la exoneración del pago del IGV y el Impuesto del Patrimonio Vehicular de manera temporal, aceleran la adopción de vehículos eléctricos, lo que tiene consecuencias positivas en la forma de la reducción de la contaminación ambiental a nivel local".

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2617/2023-CR

Mediante Oficio N°0657-2023-MTC/04 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones adjunta el Informe N°0279-2023-MTC/18.01 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe N°0470-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

La Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones concluye en calificar el Proyecto de Ley 2617/2023-CR "con observaciones", al respecto señalamos sus consideraciones:

Sobre los incentivos tributario y no tributarios

(...)

"3.17 Los artículos 5,6 y 7 del Proyecto de Ley proponen la exoneración del pago de impuestos, tales como: la exoneración del Impuesto General a las Ventas (IGV), Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), Impuesto al Patrimonio Vehicular a la venta y/o importación, y la depreciación de vehículos automotores eléctricos, beneficios dirigidos a los propietarios de los vehículos eléctricos de todas las modalidades señaladas en el artículo 3 de la propuesta normativa.

3.18 Sin embargo, como lo ha señalado la DGPRTM el alcance del Proyecto de Ley que ha sido considerado en su artículo 3 5, no se ajusta ni a las modalidades de servicio contempladas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte Terrestre, Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, ni a las definiciones de vehículos del Anexo 2 del Reglamento Nacional de Vehículos, Decreto Supremo N° 058-2003-MTC". (Subrayado agregado)

(...)

3.20 Es así el caso, de conformidad a lo indicado por la DGPRTM, de que los vehículos descritos en el Proyecto de Ley no coinciden con las características de vehículos eléctricos del Anexo 2 del Reglamento Nacional de Vehículos, situación que dificultaría la aplicación de las disposiciones del Proyecto de Ley; razón por la cual corresponde observar la propuesta en ese extremo.

Asimismo, la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones considera que no se ha hecho un análisis de la viabilidad de los beneficios tributarios, el costo fiscal estimado de la medida. Sin embargo, considera favorable el objetivo de promover el reemplazo progresivo de la tecnología que

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

actualmente usa el transporte público y privado con vehículos a motor de combustión interna que consumen combustibles fósiles muy contaminantes por la nueva tecnología de los vehículos a motor eléctrico que usan energías renovables.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2820/2022-CR

Mediante el Oficio 1042-2023-MTC/04 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite Informe N° 507-2023-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial y el Informe N° 833-2023-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Al respecto, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial señala que las definiciones o concepciones de "automóviles eléctricos" y "automóviles híbridos", propuestos en el artículo 2 del Proyecto de Ley, difieren de la establecida en el marco normativo en materia de transporte y tránsito terrestre vigente, contenidas en el Anexo II del RNV, razón por lo cual recomienda modificar dicho artículo a fin de que sea congruente con lo establecido en el marco normativo en materia de transporte y tránsito terrestre vigente, contenido en el RNV. (Subrayado agregado).

De igual manera, respecto a las Disposiciones Complementarias y Transitorias del Proyecto de Ley 2820, señala la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial que la referida propuesta contraviene la normativa vigente para la importación de vehículos usados al país, que establece que independientemente de su fuente de energía, se comprende el requisito de la antigüedad del vehículo no mayor de dos (2) años que se cuenta a partir del año modelo.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2934/2022-CR

Mediante el Oficio N°0936-2023/MTC/04 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N° 0051-2023-MTC/18 elaborado por la Dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, así como el Informe N° 0204-2023-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica. Al respecto, advierte que, si bien el Proyecto Ley hace referencia a los términos de «sostenibilidad» y «sustentabilidad», no precisa los alcances de los mismos ni en su texto ni en su Exposición de Motivos; por lo que, recomienda que debería optarse por uno de ellos y no ambos de manera indistinta.

Asimismo, respecto a la creación de la Autoridad autónoma para la masificación del gas propuesto en el artículo 5 del Proyecto de Ley en análisis, no precisa cuál es la naturaleza jurídica de la entidad que se propone crear, es decir, no se señala si se trata de un programa o proyecto especial, o un organismo público, en el marco de lo dispuesto en Los Lineamientos de Organización del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 054-2018-PCM. Advirtiendo que ello contraviene el artículo 43 de la Constitución Política del Perú y el artículo 28 de la LOPE.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2979/2022-CR



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Mediante el Oficio N°0771-2023/MTC/04 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N° 2023-MTC/18.01 elaborado por la Dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal así como el Informe N° 0565-2023-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Al respecto, sobre los artículos 5, 6 y 7 del Proyecto de Ley en estudio, la Oficina de Asesoría Jurídica señala que contienen disposiciones que delegan en el Poder Ejecutivo la ejecución de acciones y gestiones que viabilicen su objeto, lo que involucra el empleo de presupuesto público, razón por la cual lo dispuesto en los referidos artículos no se condicen con lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, concordante con el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso, dado que los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto.

Respecto a la creación de una Comisión-artículo 8 del Proyecto de Ley en análisis- encargada de proponer medidas tributarias que fomenten la adquisición de vehículos eléctricos, la citada Comisión, otorgará, entre otras medidas, bonos, incentivos financieros y no financieros y líneas de crédito con interés bajos; así como, establecerá un Programa de Incentivos para el chatarreo, a través del otorgamiento de un bono, a fin de lograr la renovación del parque automotor. La Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC señala que mediante Decreto de Urgencia N° 029- 2019 se aprobó el Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, el cual tiene por objeto establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3039/2022-CR

Mediante el Oficio N°0638-2023/MTC/04 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N°053-2023/MTC/18 y el Informe N°0314-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Al respecto la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC en la propuesta de otorgar beneficios tributarios, advierte que la Exposición de Motivos no contiene un análisis cuantitativo del costo fiscal estimado de la medida, especificando el ingreso alternativo respecto de los ingresos que se dejarán de percibir a fin de no generar déficit presupuestario, ni el sustento que demuestre que la medida adoptada resulta eficaz y eficiente respecto a otras opciones de política de gasto público considerando los objetivos propuestos, de conformidad a lo establecido en el Título Preliminar del Código Tributario, aprobado por el Decreto Legislativo N°816, aspecto que requiere del pronunciamiento del Ministerio de Economía y



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Finanzas.(Subrayado agregado)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3203/2022-CR

Mediante el Oficio N° 1037-2023-MTC/04, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N° 0505-2023-MTC/18.01 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe N° 0775-2023-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Al respecto se considera las siguientes opiniones:

(...)

"3.10. La Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal considera importante establecer medidas para la promoción de la electromovilidad; no obstante, concluye que el Proyecto de Ley presenta observaciones, conforme a lo siguiente:

3.10.7. En cuanto a los artículos 19 (incentivos fiscales), 20 (de los incentivos tributarios para la implementación de plantas de ensamblaje y fábricas de industriales de vehículos), 21 (sistema financiero del transporte eléctrico), 22 (Incentivos para la circulación de vehículos eléctricos e híbridos) y 23 (establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y establecimientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos) del Proyecto de Ley, la DGPRMTM señala que los mismos deben de contar con opinión del MEF, dado que involucran medidas tributarias y presupuestales".(Subrayado agregado)

(...)

3.16. En el artículo 14 del Proyecto de Ley se dispone que el Estado implementa la obligatoriedad de uso de ciclo vías y vías segregadas para vehículos eléctricos menores, y sanciona el incumplimiento en el uso de vías nacionales, regionales y locales, del ordenamiento de tránsito vehicular, estableciendo, donde la infraestructura lo permita, el uso individualizado de carriles o zonas en la calzada, para transporte público, transporte pesado, vehículos particulares, electromovilidad y motocicletas.

3.17. Al respecto, el artículo 1566 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2001-MTC (en adelante, RETRAN), prohíbe la circulación en las ciclo vías, de todo tipo de vehículo automotor diferente a la bicicleta, dado que la circulación de estas últimas por dichas vías, en atención a su dimensión, podrían afectar o dificultar el libre tránsito de las bicicletas. 3.18. Por lo tanto, dado que en el artículo 2 del RETRAN se define al "vehículo automotor menor" como aquel vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que comprende a los ciclomotores, trimotos y cuatriciclos contenidos en la categoría L de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV; se advierte que

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

dentro de dicha definición no se encuentran comprendidos las "bicicletas", por lo que lo, de aprobarse lo dispuesto en el Proyecto de Ley respecto de que los vehículos automotores circulen por las ciclovías, no solo estaría desnaturalizando lo dispuesto en el RETRAN sino que también estaría exponiendo a riesgos viales a los ciclistas, a los usuarios de vehículos de movilidad personal, entre otros, considerados como usuarios vulnerables de la vía".(Subrayado agregado).

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3397/2022-CR

Mediante el Oficio N° 0804-2023-MTC/04, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite para conocimiento y fines, el Oficio N° 0636-2023-MTC/04, así como los respectivos antecedentes, documento mediante el cual se remitió la opinión del Sector, sobre el Proyecto de Ley a la Comisión de Energía y Minas del Congreso de la República.

En este último documento se incluye el Informe N°474-2023/MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sobre el artículo 1 del Proyecto de Ley en análisis considera que se restringe el mercado a los diversos modos de transporte, por lo que corresponde justificar dicho extremo de la propuesta técnicamente, dado que señala no advertirse en la Exposición de Motivos el por qué se limitaría el alcance de la Ley a vehículos eléctricos, y, que la misma debe enmarcarse en la Política Nacional de Transporte Urbano Sostenible, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2019-MTC.

De igual modo respecto del artículo 3 del Proyecto de Ley en estudio, observa el presente artículo, toda vez que no es congruente con lo establecido en el marco normativo en materia de transporte y tránsito terrestre vigente, contenido en el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, en adelante RNV, lo que distorsiona el sistema jurídico existente. Y sobre los artículos 7, 8 y 9 del Proyecto de Ley en análisis, señala que únicamente la Constitución y la Ley otorgan competencias a las entidades de la administración pública.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3448/2022-CR

Mediante el Oficio N° 0511-2024-MTC/04, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Memorando N° 1394-2023-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe N°2201-2024-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica-OGAJ, que considera viable, salvo con en el extremo de los artículos 3 y 15.

Sobre el artículo 3 del referido Proyecto de Ley, la OGAJ del MTC sugiere que se incorpore dentro de la Exposición de Motivos la fundamentación técnica de la denominada Política Nacional de Electromovilidad en el marco de las políticas nacionales, para lo cual se debe considerar el modelamiento de los escenarios según el nivel de intervención del Estado, entre otros considerandos.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Respecto al artículo 15, sugiere que la redacción de este artículo debe ser evaluado en el marco de lo establecido en el artículo 62 de la Constitución Política, el cual reconoce la libertad de contratar y garantiza que los contratos no se modificarán mediante normas o actuaciones unilaterales del Estado.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3640/2022-CR

Mediante el Oficio N° 0865-2023-MTC/04, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N°0574-2023/MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, quien hace las siguientes observaciones:

(...)

"Respecto a la Primera Disposición Complementaria Final

- 3.21. En la Primera Disposición Complementaria Final se dispone que las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrecen espacios de estacionamiento al público deben asignar, de manera progresiva, un porcentaje no menor del 2% del total de plazas de estacionamiento, para el uso de vehículos eléctricos e híbridos, precisando que estas plazas, en ningún caso, deberán ser sustituidas a las plazas disponibles para las personas con discapacidad.
- 3.22. Al respecto, se advierte que la referida Disposición Complementaria Final no estaría considerando dentro de sus alcances, de manera expresa, a las entidades privadas en general, haciendo mención a los establecimientos comerciales, por lo que al resultar ambiguo el término "comercial", consideramos que resulta pertinente reemplazar dicho término por "entidad privada". (Subrayado agregado)
- 3.23. De igual forma, en la disposición se señala que la habilitación de los estacionamientos debe realizarse "en forma progresiva"; sin embargo, no se establece el plazo máximo para dicha adecuación, por lo que se sugiere que se precise el mismo, a efectos de asegurar su exigibilidad. (Subrayado agregado)
(...)
- 3.25. En adición a ello, en el texto de la Disposición Complementaria Final no se advierte a las autoridades competentes responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de la adecuación progresiva de los estacionamientos, por lo que se recomienda precisar la actuación de las municipalidades provinciales y distritales para las mismas. (Subrayado agregado)

5.4 Ministerio de Energía y Minas (MINEM)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 1054/2021-CR



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Mediante el Oficio N° 521-2022-MINEM/DM, el Ministerio de Energía y Minas adjunta el Informe N° 0735-2022-MINEM/OGAJ mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Energía y Minas, respecto al Proyecto de Ley 1054/2021-CR, considera que, *"teniendo en cuenta la existencia de diferentes tipos de vehículos eléctricos, cualquier beneficio que promueva su uso, debería estar destinado a aquellos vehículos 100% eléctricos (EV/BEV), Vehículos Híbrido Enchufables (PHEV) y Vehículos Eléctricos con Autonomía Extendida (REEV) y otros vehículos de transporte terrestre que obtienen toda o parte de su energía eléctrica de un sistema de almacenamiento de energía recargable."*

Asimismo, *"faltaría incluir entre los beneficios económicos, la mejora de la Balanza Comercial de Hidrocarburos, pues se reduciría la importación de combustibles líquidos, como el diésel; así como los beneficios energéticos, en torno a la eficiencia. El proceso de masificación de vehículos eléctricos, entonces, requiere de mayor energía y potencia para su abastecimiento, por lo que las instalaciones de generación, transmisión y distribución deberán adecuarse a tales necesidades"*.

Finalmente, el informe considera que, *"en el sistema eléctrico se debe priorizar las energías renovables no convencionales, la generación distribuida, la implementación de sistemas inteligentes, entre otros"*.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3397/2021-CR

Mediante Oficio N°265/2023-MINEM/DM remite el Informe N°376-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Una de las observaciones es que el Proyecto de Ley 3397 no especifica o establece un marco regulatorio para la masificación de los vehículos eléctricos, de modo tal, que permitan que sean competitivos ante los vehículos convencionales.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3640/2021-CR

Mediante Oficio N°127-2023-MINEM/DM del 17 de febrero de 2023, el Ministerio de Energía y Minas adjunta el Informe N°0081-2023-MINEM/OGAJ, mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica, respecto al Proyecto de Ley 3640/2021-CR lo considera viable con las siguientes observaciones: Sugiere modificar el texto del objeto (del Proyecto de Ley), para que no sólo incluya la masificación de los automóviles eléctricos, sino también de otro tipo de vehículos eléctricos, como los buses, camiones, vehículos menores, entre otros.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 4852/2021-CR

Mediante el Oficio N°393-2023-MINEM/DM, el Ministerio de Energía y Minas remite el Informe N°623-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Al



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

respecto indica que para la definición de vehículos eléctricos, sugiere que se use la definición expuesta en el artículo 3 del Decreto Supremo N°019-2018-MTC: Vehículo eléctrico, conocidos como EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle), es aquel propulsado únicamente por uno o más motores eléctricos alimentados por uno o más baterías que se conectan a la red eléctrica.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 4902/2021-CR

Mediante el Oficio N°393-2023-MINEM/DM, el Ministerio de Energía y Minas remite el Informe N°565-2023-MINEM/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Señala el referido documento que para impulsar y masificar el ingreso de vehículos eléctricos en el mercado nacional se debe considerar incentivos económicos y no económicos, cuya competencia está fuera de este ministerio.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 4903/2021-CR

Mediante el Oficio N°414-2023-MINEM/DM, el Ministerio de Energía y Minas remite el Informe N°749-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Dicho documento recalca las bondades de la electromovilidad, siendo una de ellas la generación de nuevas oportunidades de empleo en el sector de vehículos eléctricos y la instalación de infraestructura de carga. Asimismo, observa que el Proyecto de Ley en análisis no contempla aspectos relacionados al desarrollo de mercado de vehículos eléctricos, como por ejemplo la capacitación de técnicos y profesionales, el reciclado y disposición final de las baterías, la conversión de vehículos a combustión interna a vehículos eléctricos, entre otros.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5188/2021-CR

Mediante el Oficio N°478-2023-MINEM/DM, el Ministerio de Energía y Minas remite el Informe N°1096-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica. En la misma opinión del Proyecto de Ley 4903 señala las bondades de la electromovilidad, siendo una de ellas la generación de nuevas oportunidades de empleo en el sector de vehículos eléctricos y la instalación de infraestructura de carga. Asimismo, observa que el Proyecto de Ley en análisis no contempla aspectos relacionados al desarrollo de mercado de vehículos eléctricos, como por ejemplo la capacitación de técnicos y profesionales, el reciclado y disposición final de las baterías, la conversión de vehículos a combustión interna a vehículos eléctricos, entre otros.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5306/2021-CR

Mediante el Oficio N°426-2023-MINEM/DM, el Ministerio de Energía y Minas remite el Informe N°799-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica, que concluye que el Proyecto de Ley 5306/2021-CR es viable con observaciones "toda vez que, formula disposiciones básicamente sobre "centros de carga" asunto



**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

que debería ser parte del Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga para la Movilidad Eléctrica" como lo señala el Decreto Supremo N°022-202-EM, asimismo, para identificar los incentivos que se requiere se está disponiendo la creación de una comisión multisectorial, en ese sentido, la Dirección General de Eficiencia Energética recomienda incluir en esta comisión al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS) y al Ministerio de la Producción (PRODUCE).

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5515/2021-CR

Mediante Oficio N°443-2023-MINEM/DM el Ministerio de Energía y Minas remite el Informe N°9019-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica donde concluye que el Proyecto de Ley 5515 "no es viable", toda vez que la normativa vigente, tales como la Ley 2982 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N°021-2012-EM, ya establece mecanismos de financiamiento para promover la conversión de vehículos a GNV o adquisición de vehículos a GNV nuevos; así mismo señala que el MINEM en el marco de sus competencias, ha aprobado el Plan de Acceso Universal a la Energía 2023-2027 y el Programa Anual de Promociones 2023, donde se incluye al Programa de Ahorro GNV

5.5 Ministerio del Ambiente (MINAM)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 1054/2021-CR

Mediante Oficio N° 00130-2022-MINAM/DM, el Ministerio del Ambiente adjunta el Informe N° 00139-2022-MINAM/SG/OGAJ mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio del Ambiente, respecto al Proyecto de Ley 1054/2021-CR, considera que, desde el Poder Ejecutivo se ha venido desarrollando acciones y emitiendo normativa, las cuales se orientan a promover la eficiencia energética mediante el uso de vehículos eléctricos e híbridos la reducción de la emisión de dióxido de carbono en la atmósfera.

Se menciona además que *"el numeral 3.7 del artículo 3 del Decreto Supremo N° 003-2022- MINAM establece que el Ministerio de Energía y Minas (MINEM), en el marco de sus funciones y competencias, y en coordinación con el MINAM, garantiza el aprovechamiento de recursos energéticos renovables no convencionales en la matriz de generación eléctrica, en condiciones competitivas y eficientes, aumentando progresivamente los requerimientos nuevos con energías renovables no convencionales, de acuerdo con la oferta y la demanda del mercado eléctrico, con proyección de llegar al 20% de su participación al 2030".*

Asimismo, el numeral 2.6 del artículo 2 del Decreto Supremo N° 022-2020-EM define a la movilidad eléctrica como *la referida al transporte terrestre que hace uso de uno o más motores eléctricos para generar la locomoción, compuesto por Vehículos Eléctricos (EV/BEV), Vehículos Híbridos Enchufables (PHEV) y Vehículos Eléctricos con Autonomía Extendida (REEV) u otros vehículos de transporte terrestre que*



Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

obtienen toda o parte de su energía eléctrica de un sistema de almacenamiento de energía recargable.

En ese sentido, la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio del Ambiente resalta la importancia de que la iniciativa *se alinee a los instrumentos normativos de alcance nacional que se basan en los objetivos trazados por el Poder Ejecutivo, a través del MINEM, en materia de eficiencia energética en cuanto a promover el uso eficiente de la energía y reducir la demanda de combustible fósil en el Perú.*

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2617/2021-CR

Mediante Oficio N° 00397-2023-MINAM/DM el Ministerio de Ambiente adjunta el Informe N° 00210-2023-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Según el Informe N° 00206-2022-MINAM/VMDEAN/DGCCD, que contiene el Informe N° 00388-2022- MINAM/VMDEAN/DGCCD/DMGEI de la DMGEI, entre otros aspectos, indica lo siguiente:

(...)

"El Proyecto de Ley contribuiría al cumplimiento de las acciones prioritarias establecidas en el Decreto Supremo N° 003-2022-MINAM, Decreto Supremo que Declara la Emergencia Climática a Nivel Nacional; específicamente, en las acciones: i) Actualización del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, para promover el ingreso de vehículos eléctricos, híbridos y accionados con hidrógeno verde y ii) "Diseñar en coordinación con las autoridades competentes, mecanismos de promoción para la electromovilidad con énfasis en el transporte urbano, señaladas en los numerales 3.11.1 y 3.11.2 del referido Decreto Supremo N° 003-2022-MINAM; y cuya responsabilidad se encuentra a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)". (Subrayado agregado).

Asimismo, hace una observación de forma, "Considerando que el objeto y finalidad del Proyecto de Ley previsto en el artículo 1, se refiere a la protección del "ambiente" se debe modificar el término "medioambiente" en dicho artículo y en todo Proyecto de Ley, para que guarde concordancia con la Ley General del Ambiente."

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2820/2021-CR

Mediante Oficio N° 00611-2022-MINAM/DM, el Ministerio del Ambiente adjunta el Informe N° 00548-2022-MINAM/SG/OGAJ mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio del Ambiente considera que, el objeto del Proyecto de Ley 2820/2021-CR se encuentra alineado a la medida de mitigación "Promoción de vehículos eléctricos a nivel nacional", formulada por el Ministerio de Energía y Minas (MINEM), en el marco de los compromisos asumidos por el Perú para enfrentar



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

el cambio climático, denominada Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC, por sus siglas en inglés); la cual propone el reemplazo de la matriz energética utilizada en el transporte (gasolina, diésel, gas licuado de petróleo y gas natural vehicular) por vehículos eléctricos (ómnibus y autos livianos eléctricos).

Se espera que dicha medida de mitigación promueva al 2030, la circulación de 6,707 ómnibus eléctricos y 171,359 vehículos livianos eléctricos, lo que permitiría una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) estimado en 0.234 MtCO₂eq en el año 2030. En tal sentido, el Ministerio del Ambiente considera que toda propuesta normativa que se oriente a promover el uso de vehículos eléctricos, como es el caso del PL 2820, contribuiría con la implementación de la medida de mitigación "Promoción de vehículos eléctricos a nivel nacional", formulada en el marco de la NDC.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3039/2022-CR

Mediante Oficio N° 00209-2023-MINAM/DM el Ministerio de Ambiente envía el Informe N° 00091-2023-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica.

La Oficina General de Asesoría Jurídica del MINAM recomienda precisar que el Proyecto de Ley va a contribuir al cumplimiento de los compromisos en materia de mitigación asumidos por el Estado peruano en el marco del Acuerdo de París, debido a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que se evitarían por el cambio de matriz energética menos contaminante.

Del mismo modo, señala que los programas de chatarreo son planificados, formulados, aprobados, evaluados y administrados por las Entidades Promotoras con el fin de mejorar el parque vehicular mediante el retiro definitivo y la renovación de los vehículos, reemplazándolos por unos más eficientes y ambientalmente amigables. Recomienda que el Proyecto de Ley debería enfocarse en fortalecer la regulación existente (Decreto de Urgencia N° 029-20192, que establece incentivos para el fomento del chatarreo, y el Decreto Supremo N° 005-2021-MTC3, que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo), a efectos de no incurrir en una sobre regulación.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3387/2022-CR

Mediante el Oficio N° 00219-2024-MINAM/DM, el Ministerio del Ambiente remite el Informe N° 00126-2024-MINAM/SG/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica; en el Informe N° 00142-2023-MINAM/VMGA/DGCA de la Dirección de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia de la Dirección General de Calidad Ambiental; y en el Informe N° 00042-2024-MINAM/VMDERN/DGCCD/DMGEI de la Dirección de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero de la Dirección General de Cambio Climático y Desertificación.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

- La Dirección de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia de la DGCA manifiesta que en los artículos 1, 2, 3 y 4 del Proyecto de Ley se señalan que las medidas propuestas incluyen vehículos eléctricos, híbridos y/o eco amigables; no obstante, debe efectuarse una diferenciación entre los vehículos híbridos y eléctricos.
- La Dirección de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero de la DGCCD sugiere considerar las disposiciones previstas en el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, el cual modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, incluyendo las definiciones de vehículo eléctrico, vehículo híbrido convencional y enchufable, así como el vehículo eléctrico con autonomía extendida; ello, con el propósito de armonizar los conceptos referidos en el Proyecto de Ley con lo regulado en la legislación vigente.

Sobre la base de lo señalado, la Oficina General de Asesoría Jurídica concluye que el Proyecto de Ley 3387/2022-CR, debe ser reformulado en el marco del fundamento y la base legal descrita en el presente Informe.

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3397/2022-CR

Mediante Oficio N° 00755-2023-MINAM/DM el Ministerio de Ambiente remite el Informe N° 00531-2023-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica. Al respecto una de las observaciones válidas es que se debe definir que bienes están siendo considerados como vehículos eléctricos, a fin de determinar si estos se encuentran comprendidos en el marco del Régimen Especial para la Gestión y Manejo de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE), aprobado por Decreto Supremo N° 009-2019-MINAM, y en consecuencia bajo el principio de "Responsabilidad Extendida del Productor."

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3640/2022-CR

Mediante Oficio N° 00407-2023-MINAM/DM del 21 de abril de 2023 el Ministerio del Ambiente remite el Informe N° 00237-2023-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica donde recomienda que el Proyecto de Ley 3640/2022-CR "debe ser reevaluado de acuerdo a las opiniones señaladas por el Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales y el Viceministerio de Gestión Ambiental, así como por esta Oficina General, en el marco del fundamento y la base legal descrita en el presente informe". Al respecto señalamos las observaciones referidas:

3.9 "Ahora bien, de llegarse a determinar la viabilidad del Proyecto de Ley por partes de los sectores competentes, en lo que ocupa a este órgano de asesoramiento, corresponde señalar que se debe reevaluar el alcance del artículo 4, sobre el procedimiento simplificado de ejecución; pues se señala: "(...) puede ejecutarse mediante el procedimiento de adjudicación simplificada, u otro



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

procedimiento que, según la evaluación del órgano encargado de las contrataciones, sea más eficiente en los plazos que cualquiera de los previstos en el artículo 53°2 del Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley N° 30225". (subrayado es nuestro).

Cabe precisar que el literal f) del artículo 2 de la Ley N° 30225, establece sobre el principio de Eficacia y Eficiencia que, "el proceso de contratación y las decisiones que se adopten en su ejecución deben orientarse al cumplimiento de los fines, metas y objetivos de la Entidad, priorizando estos sobre la realización de formalidades no esenciales, garantizando la efectiva y oportuna satisfacción de los fines públicos para que tengan una repercusión positiva en las condiciones de vida de las personas, así como del interés público, bajo condiciones de calidad y con el mejor uso de los recursos públicos".

Por lo que, pretender que el órgano encargado de las contrataciones realice la evaluación de cuál es el procedimiento que por los plazos corresponde realizar, no sólo es contraproducente si no también iría contra lo establecido en el literal a) del artículo 2 de la Ley N° 30225, que establece que: "Todos los proveedores deben disponer de las mismas oportunidades para formular sus ofertas, encontrándose prohibida la existencia de privilegios o ventajas y, en consecuencia, el trato discriminatorio manifiesto o encubierto. Este principio exige que no se traten de manera diferente situaciones que son similares y que situaciones diferentes no sean tratadas de manera idéntica siempre que ese trato cuente con una justificación objetiva y razonable, favoreciendo el desarrollo de una competencia efectiva"

Opinión sobre el Proyecto de Ley 4852/2021-CR

Mediante Oficio N° 00810-2023-MINAM/DM el Ministerio de Ambiente remite el N° 00600-2023-MINAM/SG/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Respecto al artículo uno del Proyecto de Ley en estudio detalla que el diésel tiene el factor de emisión de dióxido de carbono más alto frente a otros tipos de combustible (74,100 KgCO₂/TJ), por lo cual recomienda la promoción del mercado del transporte terrestre, principalmente al transporte de carga y de pasajeros, ya que éstos son los principales consumidores de diésel.

Asimismo, de acuerdo a la Dirección General de Calidad Ambiental, en su Informe N° 00089-2023-MINAM/VMGA/DGCA, señala que, de acuerdo con el "Plan de Acción para el Mejoramiento de la Calidad de Aire de Lima y Callao 2021-2025", aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 142-2021-MINAM, se estima que más del 58% de las emisiones atmosféricas generadas provienen del parque automotor, especialmente de aquellos vehículos del transporte público, que tienen una antigüedad de más de 18 años, es decir, que cuentan con un obsoleto sistema de tecnología de emisiones vehiculares, por lo que considera dicha Dirección que, el objeto del Proyecto de Ley tendría que estar enfocado en la renovación de los vehículos de transporte público, antes que cualquier otro tipo de medio de transporte, debido a sus mayores beneficios



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

ambientales en la reducción de la contaminación de la calidad del aire y la mejora de la
calidad de vida de los ciudadanos. (Subrayado agregado)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 4902/2021-CR

Mediante N° 00797-2023-MINAM/DM el Ministerio de Ambiente remite el Informe N°00586-2023-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica. Señala que es Ministerio del Ambiente, quien promueve y coordina, entre otros, la protección de la calidad del aire, dadas las competencias que se tiene sobre el tema ambiental, especialmente sobre la calidad del aire, por ende, recomienda que las iniciativas para incentivar y promover el uso de vehículos eléctricos sean formuladas en coordinación con el MINAM.

5.6. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3039/2021-CR

Mediante Oficio N° 689-2022-MINCETUR/DM, el Despacho Ministerial del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo adjunta el Informe N° 0049-2022-MINCETUR/VMCE/DGGJCI/DSN mediante el cual la Dirección de Supervisión Normativa del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo considera que, el objeto y demás disposiciones del Proyecto de Ley 3039/2022-CR están relacionados principalmente con la promoción de la comercialización y uso de vehículos no contaminantes: vehículos híbridos y eléctricos, aspectos que no se encuentran relacionados directamente con las competencias del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, por lo que no corresponde emitir opinión.

5.7. Ministerio de la Producción (PRODUCE)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 2979/2021-CR

Mediante Oficio N° 00001741-2022-PRODUCE/SG, la Secretaría General del Ministerio de la Producción adjunta el Informe N° 000001309-2022-PRODUCE/OGAJ mediante el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de la Producción considera que, el Proyecto de Ley 2979/2022-CR contiene aspectos que no son parte de las funciones y competencias del sector Producción, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1047, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción y el Decreto Supremo N° 002-2017- PRODUCE, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción, y modificatoria, por lo que no corresponde emitir opinión sobre el referido Proyecto de Ley.

5.8. Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5306

Mediante el Oficio N° 476 -2023-VIVIENDA/DM, el Ministerio de Vivienda, Construcción



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

y Saneamiento remite la Nota N° 226-2023- VIVIENDA/VMVU-DGPRVU de la Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo que contiene el Informe Técnico-Legal N° 070-2023-VIVIENDA/VMVUDGPRVU-DV-EMJ-KCG de la Dirección de Vivienda; y del Informe N° 716-2023- VIVIENDA/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica concluye respecto al Proyecto de Ley en estudio debe "ser reevaluado, teniendo en cuenta las observaciones enunciadas en el presente Informe como en el Informe Técnico- Legal N° 070-2023-VIVIENDA-DGPRVU-DV-EMJ-KCG. A continuación, se señala las observaciones referidas:

"3.4 Opinión de la Dirección de Vivienda:

Esta Dirección no se pronunciará sobre los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 y 10 dado que sus contenidos no se relacionan a sus competencias.

El artículo 5 dispone que a partir de la vigencia de la presente ley (Proyecto de Ley), todos los edificios y condominios existentes, así como los proyectos nuevos de vivienda de condominios y edificios de uso residencial o comercial, deben incluir en sus instalaciones el servicio de cargadores de electricidad para vehículos eléctricos, en áreas comunes, en un plazo de dos años".

Sin embargo, dicha propuesta normativa dispone que la vigencia de la presente ley (Proyecto de Ley), aplica a todos los edificios y condominios existentes, **contraviniendo el principio de irretroactividad de la aplicación de las leyes**, consistente en prohibir la aplicación de los efectos de las normas a situaciones o hechos surgidos o acontecidos antes de su entrada en vigencia, conforme al artículo 103 de la Constitución Política del Perú, el cual dispone que, "(...) La ley, desde su entrada en vigencia, se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes y no tiene fuerza ni efectos retroactivos; salvo, en ambos supuestos, en materia penal cuando favorece al reo. (...)".¹

En atención a lo expuesto, se advierte que el Proyecto de Ley contiene observaciones dado que su artículo 5 contraviene el principio de irretroactividad de la aplicación de las leyes establecido en el artículo 103 de la Constitución Política del Perú, al proponer aplicar los efectos de la Ley (proyecto de Ley) a todos los edificios y condominios existentes".

5.9. Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales (ANGR)

Opinión sobre el Proyecto de Ley 1054/2021-CR

Mediante Oficio N° 432-2022-ANGR/P, la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales adjunta Opinión Técnica Legal mediante la cual, respecto al Proyecto de Ley 1054/2021-CR, considera que, *el proyecto bajo análisis aborda un serio problema que tiene amplia incidencia en el medioambiente. En efecto, el motor de combustión con petróleo o gasolina genera un enorme impacto en el ambiente, y es claro que la reducción de su uso tendrá un impacto positivo a fin de reducir las emisiones de carbono.*



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Bajo esta línea de pensamiento, y considerando los argumentos expuestos, es que estamos de acuerdo con el proyecto de Ley presentado, dejando claro que: - Ello debe importar una mayor coordinación en el ejercicio de las competencias compartidas por parte del Ministerio de Energía y Minas con los gobiernos regionales y locales y una efectiva descentralización fiscal; así como que - Los gobiernos regionales deben de participar en la elaboración del reglamento de la Ley.

5.10. Sociedad Peruana de Hidrocarburos (SPH)

Opinión sobre los Proyectos de Ley N° 2617-2021-CR, 2988-2022-CR, 3039-2022-CR, 3203-2022-CR, 2820-2022-CR, 2934-2022-CR y 3448-2022-CR

Mediante Carta N°133-2022-SPH/P, la Sociedad Peruana de Hidrocarburos, respecto de los Proyectos de Ley N° 2617-2021-CR, 2988-2022-CR, 3039-2022-CR, 3203-2022-CR, 2820-2022-CR, 2934-2022-CR y 3448-2022-CR, considera altamente positivo tener una matriz energética diversificada, y por ello apoya las iniciativas legislativas en dicho sentido, tales como los citados proyectos, los cuales promoverán una mejora en la calidad de vida de las personas.

Asimismo, considera que, a fin de promover un cambio más significativo en las condiciones actuales de la movilidad en el país, tanto desde el punto de vista ambiental, como económico, sería conveniente que todos los proyectos bajo comentario también incluyan el fomento del gas natural vehicular, tal como correctamente lo hacen los proyectos 2820-2022-CR, y 2934-2022-CR.

Finalmente, los proyectos de ley establecen determinadas medidas de impulso a la adquisición de vehículos eléctricos, y algunos de ellos, a los vehículos a gas natural vehicular. En ese sentido, la Sociedad Peruana de Hidrocarburos recomienda resaltar la importancia de promover el uso del gas natural vehicular, y que en las propuestas legislativas se considere la implementación de políticas de promoción tanto de los vehículos eléctricos como de los vehículos a GNV.

5.11. Asociación Automotriz del Perú

Opinión sobre el Proyecto de Ley 5515/2022-CR

Mediante Carta N°096-2023/APP/PD-GG del 10 de agosto de 2023, la Asociación Automotriz del Perú da unos alcances respecto a que se incluya en el artículo 1 del Proyecto de Ley 5515 a todos los vehículos que usen energías limpias y cero emisiones, considerando el otorgamiento de medidas económicas e incentivos fiscales diferenciados, además se debe incorporar la tipología de dichos vehículos, a fin de que se encuentre armonizada y claramente diferenciada.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

5.12. Organismo Supervisor en Inversión en Energía y Minas- OSINERGIM

Opinión sobre el Proyecto de Ley 3203-2022-CR

Mediante el Oficio N° 51-2024-OS/PRES Osinergim llega a las siguientes conclusiones respecto al Proyecto de Ley 3203-2022-CR:

"Las personas naturales o jurídicas que ejecutarán la instalación de cargadores y/o estaciones de carga deben ser especialistas o personal calificado en instalación, operación y mantenimiento de sistemas de utilización, dichos sistemas son fiscalizados por las municipalidades de acuerdo a la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, CNE-Utilización y al D.S.002-2018-PCM "Reglamento de Inspecciones Técnicas de Seguridad en Edificaciones", en donde Defensa Civil de la municipalidades realiza las inspecciones a instalaciones eléctricas de edificaciones, en las cuales están incluidas los suministros o alimentadores para la carga de baterías. Por tanto, la participación de Osinergmin para autorizar y fiscalizar instalaciones de cargadores y/o estaciones de carga generaría un conflicto de competencias, dado que habría dos entidades del estado con competencia para un solo administrado.

"En virtud de análisis del Proyecto de Ley 3203/2022-CR, mediante el cual propone la "Ley General de Electromovilidad", se plantean modificar los artículos 6, 17 y una definición del Capítulo II, las mismas que están descritas en el presente informe; y, se sugiere:

- Corregir la numeración de los numerales de los artículos 22 y 24, respectivamente.*
- Precisar lo señalado en el numeral 17.1, considerando que el abastecimiento de energía eléctrica para vehículos eléctricos se debe desarrollar en condiciones de competencia, acorde a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 022-2020-EM, que, entre otros, señala que, el servicio de carga de baterías para la movilidad eléctrica tiene carácter comercial, se efectúa en condiciones de competencia, es de acceso público y se brinda a nivel nacional, a través de la infraestructura de carga.*
- El crecimiento de la electromovilidad supone revisar la capacidad de las redes eléctricas, por tanto, se sugiere que las empresas de distribución eléctrica consideren acciones de planificación para la expansión de las redes eléctricas debido a la electromovilidad. Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código YII6wf9Wcu Página 12 de 12 o*
- Considerar disposiciones en relación con la eficiencia energética vehicular por categoría de vehículo considerando el etiquetado de eficiencia energética*



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

y/o normas aplicables.

Finalmente, considera el proyecto de ley 3203, como viable con modificaciones y sugerencias.

VI. ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS

6.1 De los vehículos de motor de combustión interna a la electromovilidad

Durante muchos años, la industria automotriz ha estado dominada por un estándar tecnológico: combustión interna que contribuyeron a la actividad humana masificando el transporte, pero dejando emisiones contaminantes en el ambiente. Hoy somos conscientes del cambio climático, un problema que enfrentamos como planeta; pero, además, dicha tecnología impuso en la sociedad externalidades negativas en la salud, causando afecciones respiratorias, entre otros males. Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), una de cada nueve muertes en el mundo se debe a esta causa; además, dentro del continente americano, 93 000 muertes en países de ingresos bajos y medios y 44 000 en países de ingresos altos, se atribuyen a la contaminación atmosférica¹.

Es por eso por lo que, desde hace algunos años, los países se han propuesto descarbonizar sus sistemas de transporte, lo que, evidentemente, implica un cambio radical en la forma en la que entendemos hoy el transporte: la electrificación de los vehículos.

Cuadro 1. Contaminación del parque automotor



¹ https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf.



Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

La conformación del parque automotor en Perú genera altos niveles de contaminación².

Los vehículos eléctricos han ganado protagonismo en los últimos cuatro años. Sin embargo, aunque existe potencial para masificar su uso en diferentes actividades, los retos que deben superar para desarrollarse plenamente en Perú no son menores. Mejorar la infraestructura de carga y la incorporación de incentivos tributarios son dos de los más relevantes³. 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.

Factores de cambio y tendencias tecnológicas³

El aumento de la demanda de transporte año a año, ocasiona un mayor uso de combustibles fósiles, lo cual repercute directamente en la calidad del aire, debido a las mayores emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Actualmente, el sector transporte es responsable de alrededor del 25% de las emisiones de CO₂ relacionadas al sector energía a nivel global (IEA, 2020). Frente a ello y con mayor ímpetu en la última década, se han venido desarrollando alternativas al uso de vehículos de motor de combustión interna (ICE) a fin de reducir el impacto en la contaminación ambiental. La principal alternativa que ya comienza a presentar un desarrollo a nivel global es la electromovilidad.

La electrificación del sector transporte forma parte esencial de una transición tecnológica hacia un transporte limpio que contribuya a reducir el impacto ambiental. Los principales factores que vienen promoviendo esta transición son: las estrictas normas de emisiones de GEI, las preferencias de la generación "Y", y los avances relacionados con las baterías de los vehículos eléctricos (IEA, 2020).

- **Normas estrictas de emisiones:** En el marco del Acuerdo de París, las mayores regulaciones al transporte y la búsqueda de la eficiencia energética van a permitir y reforzar la electrificación en la industria automotriz. Asimismo, algunos países como Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Dinamarca, Colombia, Francia, entre otros, han anunciado que prohibirán la venta de vehículos ICE para migrar hacia la movilidad eléctrica (entre el año 2025 y el año 2050).
- **Preferencias de los "Millennials":** La actitud de la generación de "Millennials" hacia el transporte eléctrico viene cambiando. Generaciones

² La tecnología de vehículos electrificados se presenta como alternativa disruptiva en cuanto a niveles de contaminación frente a los vehículos de combustión interna que en los últimos años venían mejorando las especificaciones técnicas para contaminar menos. Esta alternativa en el Perú cobra especial relevancia debido a la antigüedad del parque vehicular por el bajo índice de retiro de vehículos

³ https://aap.org.pe/descarga/electromovilidad/Plan_Nac_Electromovilidad-Resumen-2021.pdf

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

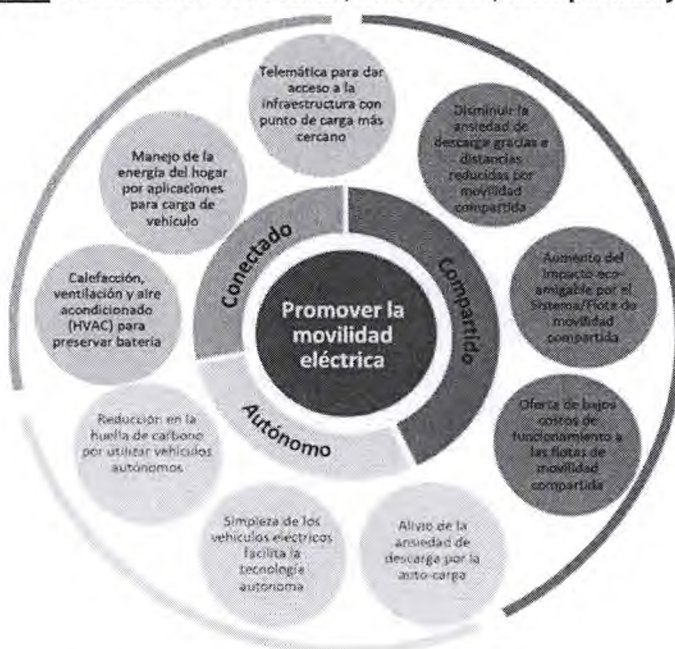
jóvenes,³ como los "Millennials" muestran una mayor intención de adquirir un vehículo eléctrico (45%) en comparación con las generaciones de "Baby boomers" (20%), "Gen Z" (19%) y "Gen Z" (15%) (EY, 2021).

- **Los avances relacionados a las baterías:** Por último, podemos ver el efecto que tienen los avances tecnológicos en los costos de producción de un vehículo eléctrico. Por ejemplo, el costo promedio de las baterías disminuyó en 85% entre los años 2010 a 2018 (IEA, 2020). Asimismo, la investigación y la innovación están enfocadas en mejorar la densidad de la energía en las baterías de litio, el costo de carga, así como el rendimiento de la batería, mientras se reduce su costo.

Estas tendencias indican que el futuro de los vehículos estará caracterizado por las siguientes dimensiones disruptivas: vehículos autónomos, conectados, compartidos y eléctricos (CASE, por sus siglas en inglés), algunas de las cuales ya se evidencian actualmente.

En el 2019 las ventas de vehículos eléctricos con batería alcanzaron un récord global. De igual manera, la creciente regulación relacionada a la movilidad CASE y el cambio de comportamiento de los consumidores, están impulsando fuertemente tales tendencias (EY, 2021). En la siguiente figura se observan los principales aspectos de la movilidad CASE.

Cuadro 2 - Movilidad Conectada, Autónoma, Compartida y Eléctrica (CASE)



Fuente: Análisis EY Global



**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Caracterización de los vehículos electrificados⁴

Un paso necesario antes de caracterizar los vehículos electrificados es describir el tipo de vehículo que hasta ahora es el mayoritario en el Perú: los que funcionan en base a un motor de combustión interna (ICE).

Los ICE utilizan un proceso químico que, tras la combinación de combustible y aire, libera energía. En este mecanismo, la ignición (o encendido) y combustión se producen dentro del motor.

Los vehículos a ICE pueden ser convencionales utilizando gasolina, gasohol o diésel, u operar con combustibles alternativos: gas licuado de petróleo (GLP), gas natural (sea gas natural comprimido (GNC), o gas natural licuado (GNL), biocombustible (bioalcohol, biodiésel y biogás) o hidrógeno.

a) Tipología de vehículos electrificados

Por otra parte, los vehículos eléctricos con batería se caracterizan por tener un grupo de motopropulsión eléctrico, es decir, que funcionan utilizando la electricidad como "combustible" o fuente de energía. Esta representa la principal diferencia con los que operan con ICE. Existen diversos tipos de vehículos que son por completo o hasta cierto alcance eléctrico.

En las siguientes tablas se presentan las tipologías de vehículos electrificados y sus principales características técnicas.

Cuadro 3. Tipología de vehículos electrificados

Tipo de vehículo	Características
Eléctricos con batería (BEV)	Estos vehículos exclusivamente funcionan con un motor eléctrico y batería. Tienen también el sistema regenerativo de frenado, pero ya no son cargados por un ICE. Debido a esto, su principal fuente de poder proviene de una carga externa. Esta batería puede proporcionar hasta 500 kilómetros de autonomía siempre que esté cargada al 100%. Los motores eléctricos tienen una mayor eficiencia de tanque a rueda (73–90%) que los motores de combustión interna (16–37%) en todas las cargas y velocidades relevantes del motor (Environmental Sciences Europe, 2020). Otra ventaja comparativa con los vehículos con ICE es su torque instantáneo (BID, 2019).
Eléctricos a pila de combustible	Vehículo propulsado por un motor uno o más motores eléctricos. La fuente de combustible es el hidrógeno comprimido, el cual se mezcla con el oxígeno del aire en un proceso de oxidación, alimentando así al motor de corriente

⁴ Ibidem.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

(FCEV)	eléctrica. La emisión de esta tecnología es nula durante su operación, ya que únicamente genera vapor de agua (BID, 2019). En comparación con un vehículo con motor de combustión interna, el vehículo FCEV requiere 40% menos combustible líquido para recorrer la misma distancia (SAE International, 2016).
Eléctricos con autonomía extendida	Son aquellos vehículos donde la tracción es enteramente proporcionada por el motor eléctrico y la batería, pero también alberga un ICE que funciona como unidad de potencia auxiliar, exclusivamente para dar energía a la batería del motor eléctrico, es decir, el ICE funciona en serie con la batería para cargarla.
(EREV)	Esta funcionalidad le otorga al vehículo una mayor autonomía, que en promedio está por encima que la de un vehículo eléctrico con batería. De igual forma, el vehículo debe conectarse a una fuente de poder externa para cargar la batería (Dell, Moseley, & Rand, 2014).
Híbridos enchufables (PHEV)	Estos vehículos pueden dar tracción con un motor eléctrico o un ICE de forma independiente o en conjunto, delegando la potencia que demanda el piloto para avanzar. A diferencia del híbrido completo, el híbrido enchufable puede cargar su batería tanto con el sistema regenerativo de frenado y el propio uso del ICE, como con una fuente de poder externa. De igual forma, la eficiencia de combustible que presenta esta tecnología es más de 50% por sobre el vehículo de combustión interna (BID, 2019).
Híbridos no enchufables (HEV)	Obtienen tracción con un motor eléctrico o un ICE de forma independiente o en conjunto compartiendo la potencia que se le transfiere al auto. Además, gracias al sistema de frenado regenerativo, el proceso de aceleración y al propio uso del ICE, la batería del motor eléctrico puede ser cargada. La batería alimenta el movimiento del vehículo a bajas velocidades sobre distancias cortas. Al aumentar su velocidad y recorrer distancias más largas, el híbrido alterna la propulsión eléctrica con la generada por un ICE utilizando la energía almacenada (BID, 2019). Además, su eficiencia de combustible es de 30% a 50% comparado con un no híbrido (Cardoso, Daniel; Fael, Paulo; Espiritu-Santo, António, 2019).
Híbridos suaves (MHEV)	Cuentan con un motor eléctrico y un ICE, los que funcionan en forma paralela dando tracción en conjunto al vehículo. La batería del motor eléctrico se carga gracias al sistema de frenado regenerativo. Este vehículo funciona únicamente con el ICE encendido, ya que el motor eléctrico no provee la suficiente potencia para mover el vehículo, entonces, este da siempre asistencia al ICE. La eficiencia energética de un híbrido suave es de un 20% a 30% comparado con un vehículo ICE (Cardoso, Daniel; Fael, Paulo; Espiritu-Santo, António, 2019). Este tipo de vehículos, al igual que los microhíbridos, normalmente son de gran potencia y volumen con contaminación incremental.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Micro – Híbridos	Tienen un grado de hibridación del 5% debido a que el motor eléctrico tiene la función de reemplazar al ICE cuando el vehículo frena y para. Una vez que el vehículo quiera impulsarse hacia adelante, el motor eléctrico suministrará la potencia necesaria para avanzar unos metros. Luego este se desactivará para darle cabida al ICE. El motor eléctrico no genera suficiente potencia para poder mover al vehículo con velocidad debido a su pequeño tamaño. (Cardoso, Daniel; Fael, Paulo; Espíritu-Santo, António, 2019). La mayoría de estos vehículos ICE son de gran potencia y volumen, resultando en que la contaminación termina siendo incremental. La asistencia del pequeño motor eléctrico en algunas funciones del vehículo no es suficiente (Organización de consumidores y usuarios, 2019).
-------------------------	--

Elaborado por EY

Cuadro 4. Clasificación de vehículos

Categoría de Mercado	Categoría Técnica	Tipo del Vehículo	
Vehículos Electrificados (EV)	Vehículos Eléctricos e híbridos (P&HEV)	Vehículos eléctricos (PEV)	Batería Eléctrica (BEV)
			Híbrido Enchufable (PHEV)
		Híbrido No Enchufable (HEV)	
Vehículos de Combustión Interna	Vehículos basados en Motor de Combustión Interna	Híbridos Suaves (MHEV)	
		Motor de Combustión Interna (ICE)	

Elaborado por EY

Tabla N° 4 – Principales características de los tipos de vehículos electrificados

Fuente de energía	Tipos de vehículos electrificados	Tracción principal ⁶	Asistencia del motor eléctrico ⁷	Sistema Start Stop ⁸	Freno regenerativo ⁹	ICE	Tracción 100% eléctrica	Carga externa de la batería
-------------------	-----------------------------------	---------------------------------	---	---------------------------------	---------------------------------	-----	-------------------------	-----------------------------

⁶ ICE: Motor de combustión interna. ME: Motor eléctrico.

⁷ Asistencia del motor eléctrico: Debido a que el motor eléctrico es limitado en potencia, este solo tiene como función apoyar con potencia al motor principal (de combustión).

⁸ Sistema Start/Stop: Sistema que apaga automáticamente el motor de combustión interna cuando el vehículo no está en movimiento y el freno está apretado. Luego el sistema prende el motor cuando el conductor suelta el freno y acelera (US Department of Energy, 2020).

⁹ Freno regenerativo: Sistema propio de vehículos híbridos que aprovecha el freno para poner en reversa el motor eléctrico y así cargar la batería eléctrica (Doyle & Muneer, 2017).



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Híbridos	Micro	ICE						
	MHV – Híbridos Suaves	ICE						
	HEV – Híbridos no enchufables	ICE / ME						
	PHV – Híbridos Enchufables	ICE / ME						
Eléctricos	BEV - Con batería	ME						
	REEV - Con autonomía extendida	ME				10		

Elaborado por EY

6.2 Políticas relacionadas al problema público

La propuesta de Plan Nacional de Electromovilidad se encuentra relacionada a los siguientes instrumentos de política internacional y de políticas y estrategias nacionales:

6.2.1 Acuerdos internacionales

- Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC): Corresponden a las metas y compromisos nacionales asumidos por los países en el marco del Acuerdo de París sobre el Cambio Climático, el cual fue ratificado por el Perú mediante el Decreto Supremo N°058-2016-RE el 22 de julio de 2016 y entró en vigor el 4 de noviembre del mismo año. Con relación a las NDC de mitigación, estas corresponden a cinco sectores de acuerdo con el IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change): 1) Energía; 2) Procesos industriales; 3) Agricultura; 4) Uso de suelo, cambio de uso de suelo y silvicultura y 5) Desechos. El sector transporte se considera parte del sector de emisiones de GEI de Energía - combustión móvil.
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): El Perú está comprometido con el cumplimiento de los ODS, iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas

¹⁰ El ICE solo funciona para carga eléctrica.

(ONU) impulsada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) que busca erradicar la pobreza, proteger el planeta y garantizar la prosperidad de las personas. De los 17 objetivos que comprenden los ODS, los objetivos que se encuentran directamente relacionados con la movilidad eléctrica son el Objetivo N°11: Ciudades y Comunidades Sostenibles y el Objetivo N°13:



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Acción por el clima. Específicamente, dentro del Objetivo 11, la Meta 11.2 se encuentra relacionada al acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles hacia el 2030. Adicionalmente, la Meta 11.6 se encuentra relacionada a la reducción del impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo. Asimismo, el objetivo 3: Salud y bienestar, también estaría relacionado, específicamente el objetivo 2.9 el cual se encuentra relacionado a reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo. Finalmente, el objetivo 7: Energía asequible y no contaminante también está relacionado a la electromovilidad, específicamente el objetivo 7.b que está relacionado a ampliar la infraestructura y mejorar la tecnología para prestar servicios energéticos modernos y sostenibles para todos.

- c. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE): Perú tiene como objetivo ser un miembro pleno de la OCDE, y en ese sentido debe seguir las recomendaciones planteadas por el informe "El camino ambiental hacia el OCDE" en tres áreas claves: cuestiones de gobernanza, la agenda de la calidad ambiental y la agenda de la gestión de los recursos naturales. Dicho reporte detalla que dentro de la Gobernanza Ambiental se tienen los sectores de políticas públicas, economía y ambiente, sociedad y ambiente y cooperación internacional. Asimismo, dentro de agenda ambiental se tiene el cuidado de los Estándares de Calidad Ambiental del aire y agua, la correcta disposición de residuos sólidos y sustancias químicas y desarrollo y protección de la biodiversidad.

6.2.2 Políticas y estrategias nacionales

- a. Decreto Supremo N° 012-2009-MINAM, Aprueba la Política Nacional del Ambiente. Eje de Política 2: Gestión integral de la calidad ambiental. Objetivo 2. Desarrollar y consolidar mecanismos de carácter técnico, normativo, económico y financiero, para la prevención y control de los impactos ambientales negativos significativos de las actividades de origen natural y antrópico. Sección 3: Calidad del aire - Lineamientos de política:
 - "a) Establecer medidas para prevenir y mitigar los efectos de los contaminantes del aire sobre la salud de las personas."
 - "c) Incentivar la modernización del parque automotor promoviendo instrumentos, uso de medios de transporte y combustibles que contribuyan a reducir los niveles de contaminación atmosférica."
- b. Decreto Supremo N° 064-2010-EM, Aprueban la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040. Objetivo 6: Desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de Desarrollo Sostenible. Lineamientos de Política:

Impulsar el desarrollo y uso de energías limpias y de tecnologías con bajas emisiones contaminantes y que eviten la biodegradación de los recursos.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

*Alcanzar una normativa ambiental con requerimientos compatibles con la
Política Nacional del Ambiente y los estándares internacionales.*

- c. Decreto Supremo N° 054-2011-PCM, Plan Estratégico de Desarrollo Nacional: "Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021" en su eje estratégico 6: Recursos naturales y ambiente dispone la gestión de la calidad ambiental.
- d. Resolución Suprema N° 189-2012-PCM, Ejes Estratégicos de la Gestión Ambiental. Eje Estratégico B: Mejora en la calidad de vida con ambiente sano. Estrategia B.1 Garantizar un ambiente sano (aire, suelo, agua, residuos sólidos).
- e. Decreto Supremo N° 005-2017-MINAM, Plan de Acción para implementar las Recomendaciones de la Evaluación de Desempeño Ambiental del Perú (OCDE).
 - i. Recomendación 8: completar la estrategia de crecimiento verde en el Perú, considerando el papel de las políticas ambientales como motor para el crecimiento económico. Incorporar las metas de política ambiental en los planes de desarrollo nacional y de diversificación productiva y en los marcos de planificación presupuestaria, así como en las políticas y planes sectoriales. Reforzar los esfuerzos de coordinación entre el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de la Producción, el Ministerio del Ambiente y otras instituciones competentes para asegurar la implementación efectiva de un crecimiento verde bajo en carbono mediante la definición de objetivos ambientales concretos, medibles y consistentes.
 - ii. Recomendación 28: Invertir en el diseño y construcción de sistemas de transporte público eficientes y promover el uso de modos de transporte distintos al automóvil. Realizar esfuerzos para mejorar la calidad de los combustibles, convergiendo a estándares cercanos a los de países OCDE. Promover incentivos económicos sobre la base del principio de "quien contamina paga" para reducir las emisiones vehiculares y la contaminación atmosférica. Restringir aún más el ingreso de vehículos usados, instaurar normas de ingreso más estrictas para vehículos nuevos. Fiscalizar el cumplimiento de las normas de emisión de los vehículos y la aplicación de las revisiones técnicas del parque automotriz. Promover el chatarra de vehículos viejos que todavía están en uso como medida de reducir las emisiones de NOx.
- f. Decreto Supremo N° 237-2019-EF, Plan Nacional de Competitividad y Productividad en su objetivo prioritario N° 9: Promover la sostenibilidad ambiental en la operación de actividades económicas. A nivel de medida de política 9.4 se establece la Estrategia de energía renovable, electromovilidad y combustibles limpios.
- g. Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, Política Nacional de Transporte Urbano. Objetivo Prioritario 1: Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

para el desplazamiento de las personas. Lineamiento 1.2: Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades. Servicio 1.2.2: Servicios de transporte urbano ambientalmente sostenibles.

6.3 Alcance y objeto de las propuestas legislativas

La Constitución Política del Perú reconoce en su segundo artículo el derecho universal de las personas a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar.

De otra parte, la Ley General del Ambiente, Ley 28611, establece en su artículo primero el derecho que toda persona tiene a vivir en un ambiente saludable y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, estableciendo también como deber la conservación de la diversidad biológica y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país.

Asimismo, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley 27181, que establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República, establece en su artículo cuarto que *"el Estado focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia. En particular dirige su atención a los mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda de transporte a fin de mejorar la competitividad en los mismos y a los existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación"*. Asimismo, señala que el Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente". Para ello, establece en el artículo 4, literal 4 que, *"el poder ejecutivo podrá establecer medidas temporales que promuevan la renovación del parque automotor"*

En este marco jurídico, los Proyectos de Ley presentados a esta comisión tienen por finalidad promover el uso de energías limpias y/o cero emisiones en el transporte terrestre de personas (urbano e interprovincial) y transporte de carga, a través del cambio del parque automotor nacional. En particular, las iniciativas legislativas establecen la necesidad de fomentar la electromovilidad en el Perú, el uso de vehículos híbridos y a GNV, así como vehículos a hidrógeno. Estas iniciativas se sustentan en el marco de los acuerdos internacionales que el Perú



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

ha suscrito para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, como parte de una política nacional de cuidado y protección del medio ambiente y de la calidad de vida de peruanos.

El análisis comparativo del alcance, objetivos y tipo de transporte al que hacen referencia los veinte Proyectos de Ley, se presenta a continuación en Cuadro 5.



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Cuadro 5. Análisis comparativo de los Proyectos de Ley en materia de electromovilidad.

N°	Proyecto de Ley	Título de la Ley	Objetivo y finalidad	¿Declaratoria interés público?	Ámbito de aplicación	Aplicabilidad de la Ley – tipo de transporte
1	PL01054	Ley de promoción del uso de vehículos eléctricos	Promover el uso de vehículos eléctricos	No	Vehículos eléctricos	Vehículos privados



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

2	PL02617	Ley que establece medidas extraordinarias para impulsar el transporte verde.	Impulsar el transporte verde con vehículos automotores a emisiones de carbono cero en el país, con el fin de fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso y reducir los impactos nocivos en el medioambiente.	Si	Aplican a todos los vehículos automotores de cuatro ruedas más, diseñados y contruidos para el uso doméstico, transporte de pasajeros y mercancías, y el uso empresarial diverso. Se propone la prohibición de la circulación de vehículos automotores a combustión interna a partir del año 2050, afín de reducir las emisiones globales de gases de efecto invernadero con impactos nocivos en el medioambiente.	Vehículos privados y vehículos en el sector público. No aplicable para vehículos de transporte urbano. Vehículos eléctricos, no considera vehículos híbridos.
---	---------	--	---	----	---	---



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

3	PL02820	Ley que otorga facilidades para la masificación del Gas Natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.	Promover la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre.	No	Aplicable para los vehículos nuevos a que se refiere la presente ley son vehículos nuevos de las categorías M3, N2 y O3, originalmente diseñados para combustión a gas natural vehicular (GNV) y eléctricos EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle).	Vehículos de servicio de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros y los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito nacional. Aplica también para vehículos privados. Vehículos a GNV y vehículos eléctricos.
4	PL02934	Ley que establece como política prioritaria la promoción del transporte sostenible y sustentable para la modernización del Perú.	Promocionar el transporte sostenible y sustentable, mediante el uso de energías verdes o limpias provenientes del gas natural y energía eléctrica; a través de incentivos económicos y no económicos; así como el desarrollo de	No	El ámbito de aplicación de la Ley abarca a todo vehículo, sea para uso público o privado, que utilicen energías limpias o verdes como matriz energética, y que se encuentren dentro del territorio nacional. Así como, el desarrollo de infraestructura	Vehículos privados. No aplicable para vehículos de transporte urbano



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

			infraestructura como política pública para impulsar el cambio de matriz energética vehicular		para el abastecimiento del nuevo parque automotor.	
5	PL02979	Ley que incentiva el uso de vehículos eléctricos promoviendo la movilidad sostenible	Incentivar el uso de vehículos eléctricos con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.	Sí	Vehículo eléctrico EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle) Vehículo híbrido convencional: Vehículo híbrido enchufable: Conocidos como PHEV Vehículo eléctrico con autonomía extendida: Conocidos como REEV	Vehículos privados. No aplicable para vehículos de transporte urbano

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

6	PL03039	Ley que promueve la comercialización y uso de los vehículos híbridos y eléctricos en el país.	Promover la comercialización y uso de vehículos no contaminantes: híbridos y eléctricos, para la renovación y masificación del parque automotor a nivel nacional.	Si	- Vehículos eléctricos (EV) - Vehículos híbridos (PHEV)	Vehículos privados. No aplica para transporte urbano.
7	PL03203	Ley general de electromovilidad	Impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos, mediante la promoción de condiciones favorables para el desarrollo de la industria y mercado de vehículos eléctricos e híbridos para la reducción de los contaminantes y sostenibilidad del sistema de transporte.		Vehículos Eléctricos Híbridos No Enchufables (HEV) Vehículos Eléctricos Híbridos Enchufables (PHEV) Vehículos Eléctricos a Baterías (BEV) Vehículos Eléctricos a Pila de Combustible (FCEV)	Vehículos privados. No aplica para transporte urbano.

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

8	PL03387	Ley que fortalece las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente y promueve el uso de vehículos eco-amigables.	Promover y establecer las condiciones favorables para el establecimiento y desarrollo de un mercado vehicular de autos eco amigable, eléctrico, híbrido y similar.	Sí	Políticas que incentiven la fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos, híbridos y/o eco-amigables en el territorio nacional	Vehículos privados.
9	PL03397	Ley de promoción y fomento de la electromovilidad.	Mejorar la capacidad de transportes a nivel nacional y al mismo tiempo reducir los impactos nocivos para el medio ambiente, fortaleciendo las políticas públicas para incentivar el uso y fabricación de vehículos eléctricos.	No	Vehículos Eléctricos Híbridos No Enchufables (HEV) Vehículos Eléctricos Híbridos Enchufables (PHEV) Vehículos Eléctricos a Baterías (BEV) Vehículos Eléctricos a Pila de Combustible (FCEV) Vehículos híbridos Vehículos a hidrógeno	Vehículos privados

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

10	PL03448	Ley que regula el desarrollo de la movilidad eléctrica para la promoción de la eficiencia energética y el transporte sostenible.	Establecer medidas para la promoción y masificación de los vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional, y su infraestructura de abastecimiento.	Si	Vehículos eléctricos Vehículos híbridos	Vehículos privados y vehículos en el sector público. Vehículos de transporte urbano. Vehículos eléctricos e híbridos.
11	PL03640	Ley que establece disposiciones para impulsar el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos	Establecer disposiciones que permitan el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos y crear condiciones para la ejecución de infraestructura idónea.	No	Vehículos eléctricos Vehículos híbridos	Vehículos eléctricos e híbridos

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

12	PL04852	Ley que promueve el uso de vehículos eléctricos en el territorio nacional, fomenta la adopción de tecnologías limpias y reduce la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.	Establece medidas para la investigación, el desarrollo y la innovación en materia de electromovilidad, a través de programas y proyectos específicos que permitan el desarrollo tecnológico y la mejora continua de los vehículos eléctricos y su infraestructura de carga.	No	Vehículos eléctricos	Vehículos privados y vehículos en el sector público. Vehículos de transporte urbano.
----	---------	--	---	----	----------------------	---

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

13	PL04902	Ley que incentiva y promueve el uso de vehículos eléctricos en el Perú.	Establece medidas para la promoción del empleo, la reducción de la brecha económica, la disminución de la contaminación del aire y el cumplimiento de los compromisos internacionales de reducción de emisión de gases de efecto invernadero asumidos en el Acuerdo de París sobre cambio climático.	No	Vehículos eléctricos	Vehículos privados y vehículos en el sector público. Vehículos de transporte urbano.
14	PL04903	Ley que promueve el uso de vehículos eléctricos en el territorio nacional, fomenta la adopción de tecnologías limpias y reduce la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.	Establece medidas para la investigación, el desarrollo y la innovación en materia de electromovilidad, a través de programas y proyectos específicos que permitan el desarrollo tecnológico y la mejora continua de los vehículos eléctricos y su infraestructura de carga.	No	Vehículos eléctricos	Vehículos privados y vehículos en el sector público. Vehículos de transporte urbano.

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

15	PL05113	Ley que promueve la electromovilidad como herramienta al emprendimiento del micro y pequeño empresario	Establece maximizar los beneficios económicos y ambientales de la energía renovable de fuentes limpias para los pequeños emprendimientos empresariales.	No	Vehículos eléctricos	Vehículos de transporte público a través de taxis o mototaxis.
16	PL05188	Ley que regula el desarrollo y la promoción de la electromovilidad	Establece medidas para asegurar el desarrollo y promoción de la electromovilidad mediante medidas para beneficiar la circulación de vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional, y su infraestructura de abastecimiento	Si	Vehículos eléctricos Vehículos híbridos	Vehículos privados y vehículos en el sector público. Vehículos de transporte urbano.
17	PL05306	Ley que promueve el uso de vehículos eléctricos para mitigar la contaminación atmosférica y que contribuye al bienestar de la población	Contribuir en la protección y preservación del medio ambiente al incentivar el uso de vehículos eléctricos.	No	Vehículos eléctricos	Vehículos privados y vehículos en el sector público.

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

18	PL05369	Ley que promueve el microemprendimiento con la electromovilidad de forma cooperativa	Reactivar la economía de los microempesarios y empresas de transporte público y transporte de carga, para renovar su flota con vehículos eléctricos.	No	Vehículos eléctricos	Vehículos privados y vehículos en el sector público Vehículos de transporte de carga
19	PL05515	Ley que otorga beneficios económicos y fiscales para el impulso en el uso de vehículos eléctricos y gas natural de transporte masivo de personas y de carga pesada de mercancías para la mejora de competitividad del país	Establecer un marco normativo para el otorgamiento de medidas económicas y fiscales para la adquisición y uso de vehículos eléctricos y de gas natural para el transporte masivo de personas y carga pesada, categorías M2.M3,N2,y N3.	No	Aplicable para los vehículos nuevos a que se refiere la presente ley son vehículos nuevos de las categorías M2, M3, N2 y 03, originalmente diseñados para combustión a gas natural vehicular (GNV) y eléctricos.	Vehículos privados y vehículos en el sector público(M2, M3, N2 y 03) Vehículos de transporte de carga
20	PL6798	Ley que promueve la electromovilidad en servicio de transporte público de pasajeros bajo el sistema de transporte masivo	Priorización de la electromovilidad en los contratos de Asociación Público-Privada	No	Aplicable para vehículos eléctricos e híbridos bajo el sistema de transporte masivo.	Vehículos eléctricos, híbrido convencional, híbrido enchufable, vehículo eléctrico con autonomía extendida.

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

6.4 Beneficios tributarios para la promoción del cambio del parque automotor nacional

El común denominador de todos los Proyectos de Ley consiste en el reconocimiento de la necesidad de reducir los costos de adquisición de vehículos con energías limpias o cero emisiones. En una economía de mercado, esta reducción en los precios de adquisición final para personas naturales y jurídicas en territorio nacional solo es posible mediante el despliegue de medidas fiscales, sea a través de subsidios directos o mediante la reducción o exoneración de los principales impuestos aplicables a la importación de unidades vehiculares; o una combinación de ambas. Además de las medidas de corte fiscal, los Proyectos de Ley analizados contienen medidas complementarias que facilitan el tránsito hacia el consumo de energías limpias en el sector transporte.

De manera específica, las propuestas normativas coinciden casi en su totalidad en la necesidad de exonerar temporalmente a la venta de vehículos con energías limpias y/o cero emisiones del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). Coinciden también en la necesidad de reducir la tasa del Impuesto a la Renta (IR) y otros beneficios asociados a la determinación de la base imponible para el pago de dicho impuesto de personas jurídicas. Finalmente, se tiene un consenso respecto de la necesidad de exonerar temporalmente a los propietarios de vehículos con energías limpias y/o cero emisiones, del Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV), e inclusive, declarar la inafectación de dicho impuesto para los vehículos eléctricos.

Es de esta manera que, los veinte Proyectos de Ley presentan un paquete de medidas tributarias destinadas que, en su conjunto, generen los incentivos necesarios para invertir en flota vehicular cero emisiones (vehículos eléctricos y vehículos de hidrógeno), y vehículos con energías limpias (GNV, híbridos); así como incentivos económicos que cambien las decisiones de consumo de los peruanos al momento de adquirir un vehículo para movilizarse.

El Cuadro 6 presenta el análisis comparativo de las propuestas en materia tributaria presentadas por las veinte iniciativas legislativas.



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Cuadro 6. Exoneraciones y beneficios tributarios para la promoción de la electromovilidad.

N°	Proyecto de Ley	Exoneraciones y beneficios tributarios							Régimen de depreciación (bienes muebles e inmuebles)
		IGV	ISC	Impuesto a la Renta	Tasas arancelarias	Impuesto al Patrimonio Vehicular	Impuesto de Promoción Municipal	Otros beneficios	
1	PL01054	Exoneración por 5 años.				Exoneración por 5 años.			



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

2	PL02617	Exoneración a la importación y/o venta en el país de los vehículos automotores en todas las modalidades especificadas en el artículo 3 del PDL. Vigencia: hasta el 31 de diciembre de 2027.	Exoneración a la importación y/o venta en el país de los vehículos automotores en todas las modalidades especificadas en el artículo 3 del PDL. Vigencia: hasta el 31 de diciembre de 2027.	- Exoneración del 2023 al 2027. - Tasa de 5% del 2028 al 2032. - De 2033 en adelante: Aplicación de tasa del Régimen General.					Los edificios y las construcciones adquiridas y/o la construcción se inicia a partir de la vigencia de la presente Ley: 33.3% Equipos de procesamiento de datos: 50,0% Maquinaria y equipo: 50.0%
---	---------	--	--	---	--	--	--	--	---



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

3	PL02820							Régimen de admisión temporal para la reexportación en el mismo estado: ingreso al país los vehículos, partes, piezas y motores detallados en el artículo 2 del PDL con suspensión del pago de todo tributo, bajo este régimen hasta por el período de cinco (5) años.	La depreciación será del veinte por ciento (20%) anual, en forma lineal, sobre el valor en aduanas consignado en dicha Declaración.
---	---------	--	--	--	--	--	--	---	---



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

4	PL02934	Exoneración. A ser establecida en el reglamento de la Ley.	Exoneración. A ser establecida en el reglamento de la Ley.		Exoneración. A ser establecida en el reglamento de la Ley.	Exoneración. A ser establecida en el reglamento de la Ley.			
5	PL02979	Incentivos respecto a los montos a aplicarse respecto del Impuesto.	Incentivos respecto a los montos a aplicarse respecto del Impuesto.		Incentivos respecto a los montos a aplicarse respecto del Impuesto.			Bonos e incentivos financieros, incentivos no financieros, y líneas de créditos con intereses bajos para renovación del parque automotor.	



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

		el artículo 2 de la Ley. Recuperación acelerada del Impuesto General a las Ventas. Vigencia: 3 años		Vigencia: 3 años			Vigencia: 3 años	por parte de las empresas beneficiarias de vehículos nuevos (acotado a partidas)	
6	PL03039	Exoneración de IGV a la adquisición de los vehículos híbridos y eléctricos, hasta el 31 de diciembre del año 2032.				Exoneración del impuesto al Patrimonio Vehicular por el periodo de 5 (cinco) años, a los vehículos híbridos y eléctricos adquiridos hasta el 31 de diciembre del año 2032.			

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

7	PL03203	Reducción temporal a 0% por 10 años a importación de vehículos híbridos y eléctricos nuevos		Por 15 años, constituir crédito tributario aplicable al pago del Impuesto a la Renta de tercera categoría un porcentaje de las inversiones en ómnibus y camiones eléctricos y/o infraestructura de carga.		Reducción temporal a 0% por cinco (5) años a la importación de vehículos híbridos y eléctricos nuevos.		Reducción temporal a 0% del Impuesto Ad-Valorem para vehículos híbridos y eléctricos por cinco (5) años importación de vehículos híbridos y eléctricos nuevos	
---	---------	---	--	---	--	--	--	---	--



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

8	PL03387	Exoneraciones de manera declarativa.	Exoneraciones de manera declarativa.	Exoneraciones de manera declarativa.	Exoneraciones de manera declarativa.	Exoneraciones de manera declarativa.	Exoneraciones de manera declarativa.	Exoneraciones de manera declarativa.	Programa de chatarreo y todos sus beneficios a todo tipo de vehículos con más de 15 años de antigüedad.	
9	PL03397	Reducción o eliminación de impuestos internos para la comercialización de autos eléctricos;	Reducción o eliminación de impuestos internos para la comercialización de autos eléctricos;	Amortización acelerada para el caso de personas jurídicas y deducciones especiales para el caso de personas físicas.	Reducción o eliminación de aranceles a la importación de autos eléctricos, para transporte público y flotas comerciales, autopartes para la producción y/o ensamblaje de autos eléctricos.					



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

10	PL03448	Exoneración por 10 años				Inafectación para los propietarios de los vehículos eléctricos.			
11	PL04852					Incentivos tributarios para empresas que realicen inversiones en infraestructura de carga.			
12	PL04902					Incentivos para la compra de vehículos eléctricos, mediante subsidios directos e indirectos.			



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR,
2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR,
3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR,
5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de
fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

13	PL04903					Incentivos tributarios para empresas que realicen inversiones en infraestructura de carga.			
14	PL5188					Exoneración del Impuesto General a las Ventas para vehículos eléctricos La importación y/o venta interna de vehículos eléctricos, de sus repuestos y baterías, están exoneradas del Impuesto General a las Ventas, por el plazo de diez (10) años a partir de la vigencia de la			



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

						presente Ley.			
--	--	--	--	--	--	---------------	--	--	--



Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

VII. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Sobre el particular, debemos considerar lo establecido por el Reglamento de la Ley Marcó para la Producción y Sistematización Legislativa, Ley N° 26889, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2022-JUS que establece lo siguiente:

"Artículo 9.- Análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma

9.1 El análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos es empleado para conocer en términos cuantitativos y/o cualitativos los efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios, o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. No se debe limitar al análisis de materias únicamente patrimoniales y/o presupuestales.

9.2 La necesidad de la norma debe estar debidamente justificada dada la naturaleza de los problemas existentes, los costos y beneficios probables de la aprobación y aplicación de la norma y los mecanismos alternativos que existan para solucionar dichos problemas.

9.3 El análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma es obligatorio en todos los proyectos normativos, y en particular en aquellas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; así como leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.

Un adecuado análisis de costo beneficio de los veinte Proyectos de Ley presentados, deberá incluir en el análisis la cuantificación integral de los recursos destinados por las diversas instancias del Poder Ejecutivo para promover energías limpias en el sector transporte, así como los recursos destinados para estabilizar los precios de los combustibles fósiles, debido a la escasa diversificación en el consumo de energías y combustibles en dicho sector. Finalmente, se deberá incluir la estimación de los costos generados por la tenencia de un parque automotor altamente contaminante; en particular, los costos de salud asumidos por el Estado y de manera privada.

7.1 Costos asociados a las características del parque automotor nacional.

En el Perú, el parque automotor nacional al 2021 se ha estimado en 3'186,730 unidades vehiculares. Este, se encuentra compuesto en su mayor parte por automóviles los que representan el 41% del parque automotor y por camionetas (pick-up, rurales y panel), que representan el 27%, seguidos de los vehículos tipo station wagon, que representan el 18% del parque automotor nacional.

De acuerdo con las estadísticas históricas del Ministerio de Transportes y



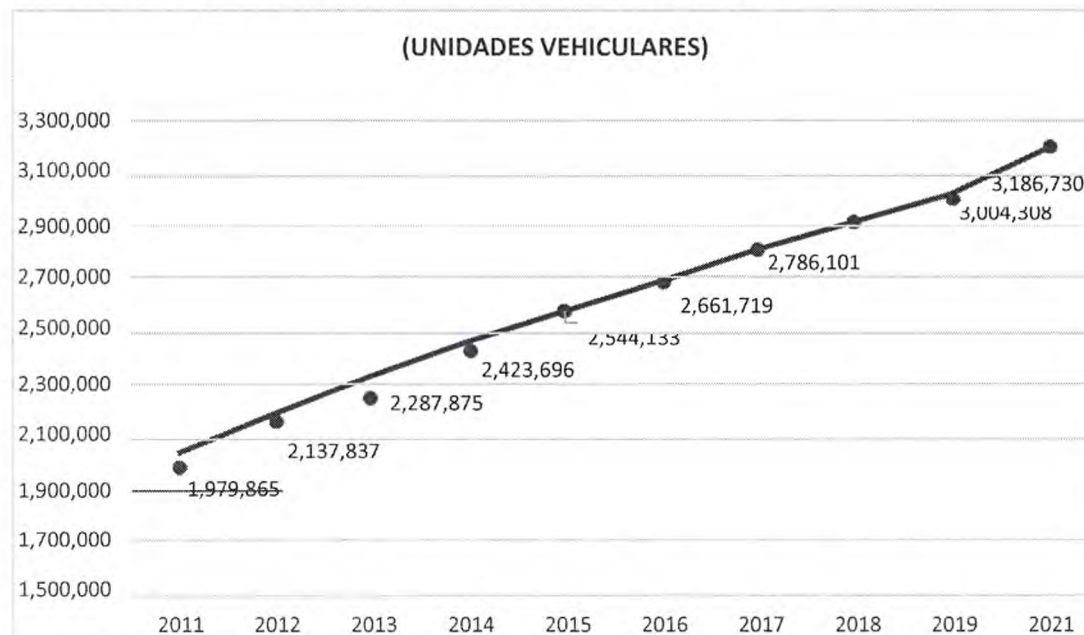
COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Comunicaciones (Gráfico 1), la tasa de crecimiento promedio anual del parque automotor es de 5%, lo que en ausencia de una política nacional de chatarreo de unidades vehiculares obsoletas, significa un incremento constante del parque automotor y en consecuencia, de las emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, GEI). Es importante mencionar que, en el país, casi la totalidad de la flota vehicular privada, de transporte terrestre de personas (urbanas e interprovinciales), así como de transporte de carga; emplea combustibles fósiles para su funcionamiento.

Cuadro 7. Parque automotor nacional estimado (2011-2021)



Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.

Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

Nota: Incluye automóviles, station wagon, camionetas (pick up, rural y panel), ómnibus, camiones, remolcadores y semirremolques. No considera datos para el 2020 debido a las medidas de seguridad implementadas por la presencia de la covid-19 en territorio nacional.

Esta característica del parque automotor nacional genera externalidades negativas a la sociedad y economía en su conjunto. Tal es así que, de acuerdo con el World Air Quality Report para el 2021¹¹, que presenta el estado de la calidad del aire mundial (calidad del aire de PM_{2.5}) de 6475 ciudades en 117 países, regiones y territorios de todo el mundo, ubica al Perú en el puesto 26 de total de países, siendo el país de América Latina con peor calidad de aire en la región.

Para el 2021, Industrial Economics Incorporated (IEC)¹², estimo para Lima y Callao,



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

el costo económico anual de las muertes atribuibles al sector transporte por la emisión de partículas contaminantes PM_{2,3} (indicador de la calidad del aire). En particular, se halló que las emisiones de los vehículos que circulan en Lima y Callao resultan en 5,150 hasta 6,200 muertes prematuras con un costo económico asociado que va desde los 710 millones de dólares hasta los 860 millones de dólares al año. El costo económico de las muertes prematuras ha sido estimado usando el modelo VSL (Value per statistical life), que estima los costos económicos de dichas muertes a partir de la estimación de la productividad laboral de los individuos y la estimación de sus ingresos futuros. Estas estimaciones no consideran los costos económicos asociados al gasto privado por servicios de salud ni el presupuesto público empleado para la atención de las enfermedades generadas por la mala calidad del aire en Lima y Callao.

Cuadro 8. Estimación de los costos asociados a la contaminación del aire generada por el parque automotor en Lima y Callao.

Contribución emisiones - Vehículos	Muertes prematuras	Costos económicos anuales (USD Millones)
Lower bound	5150	710
Upper bound	6200	860

Fuente: Assessing the Mortality Burden of Air Pollution in Lima-Callao (2021)

Notas: (i) Vehículos lower bound: ratio de emisiones a nivel Euro 3. (ii) Vehículo

Upper bound: ratio de emisiones a nivel pre Euro.

¹¹ Reporte disponible en el siguiente enlace: <https://www.igair.com/world-air-quality-ranking>

¹² Documento producido por IEC: Assessing the Mortality Burden of Air Pollution in Lima-Callao (2021)



**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Ahora bien, no se dispone aún de estimaciones a nivel nacional respecto de la pérdida económica que se genera como resultado de los problemas de salud que la contaminación del aire genera. Si se asume que, la contribución de las emisiones en el resto del país sigue la misma distribución que la encontrada en Lima y Callao, y que la emisión de PM_{2,3} son directamente proporcionales al tamaño poblacional del resto de regiones en el país, se podría inferir que el costo económico anual a nivel nacional ascendería a 1,657 millones de dólares en el mejor de los escenarios, lo que equivale a 6,363 millones de nuevos soles.

7.2 Costos asociados a la dependencia del petróleo.

El Perú es un país importador neto de petróleo y sus derivados. Esto trae como consecuencia presiones inflacionarias frente al incremento de los precios internacionales del petróleo. Por ello, en el 2004 se creó el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles como un fondo intangible destinado a evitar que la alta volatilidad de los precios del petróleo crudo y sus derivados se traslade a los consumidores del mercado interno. Este Fondo es financiado con aportes del gobierno central, no obstante, ha estado desfinanciado durante varios años, como se puede apreciar en los resultados negativos del saldo de la deuda del sector público no financiero (ver Cuadro 9).

Cuadro 9. Saldo de la deuda del sector público no financiero - Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (Millones Nuevos Soles)

Año	Trimestre	Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles
2012	T1	662
	T2	489
	T3	303
	T4	214
2013	T1	226
	T2	177
	T3	274



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

	T4	304
2014	T1	402
	T2	354
	T3	315
	T4	145
2015	T1	211
	T2	488
	T3	72
	T4	48
2016	T1	57
	T2	274
	T3	329
	T4	225
2017	T1	343
	T2	263
	T3	368
	T4	632
2018	T1	762
	T2	941
	T3	1,093
	T4	499
2019	T1	379
	T2	307
	T3	217
	T4	193
2020	T1	49
	T2	-82
	T3	-86
	T4	-89
2021	T1	-89
	T2	96
	T3	273
	T4	-138
2022	T1	143



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

T2	1,217
T3	1,663

Fuente: Series estadísticas trimestrales – BCRP.

Dado que el FEPC no se alimenta de recursos de forma periódica y predecible, podemos tomar como caso de referencia el 2022 al ser un año que se ha caracterizado por la permanente alza del precio de los combustibles, lo que ha generado como consecuencia, la utilización de los recursos del FEPC.

En el mes de agosto del presente año, mediante Decreto Supremo N° 190-2022-EF, se aprobó el crédito suplementario destinado a financiar el Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo. Este fue por un monto de 493 millones de Nuevos Soles. Asimismo, el Poder Ejecutivo en el mes de octubre de 2022 aprobó el Proyecto de Ley para destinar recursos vía crédito suplementario al FEPC por un monto de 1,643 millones de Nuevos Soles. Es así que, solo para el 2022, la dependencia del petróleo y sus derivados del parque automotor nacional en un escenario de alza de precios internacionales del precitado *commodity* le significa al Estado Peruano un gasto de S/ 2,136 millones de Nuevos Soles en un solo año; gasto que no hubiese sido necesario de contar con una matriz energética diversificada para el transporte en el país.

Respecto de los ingresos tributarios que el Estado peruano dejaría de percibir al entregar incentivos tributarios tales como, la exoneración por 5 años del impuesto ad-valorem, el impuesto general a las ventas y el impuesto al patrimonio vehicular; la Asociación Automotriz del Perú ha estimado que al 2030, se dejaría de recaudar en forma agregada 13,736 millones de dólares, lo que equivale a 51,242 millones de Nuevos Soles¹³.

De esta manera, solo si se consideran los costos asociados a la contaminación por el uso intensivo de combustibles fósiles, así como los recursos fiscales empleados para mitigar el alza del precio internacional de dichos combustibles, se obtiene que el parque automotor actual le genera al Estado un costo económico de 8,500 millones de Nuevos Soles en un año, lo que al 2030 asciende a 68,000 millones de Nuevos Soles. Esta

¹³ Asociación Automotriz del Perú. "Plan Nacional de Electromovilidad", página 11.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

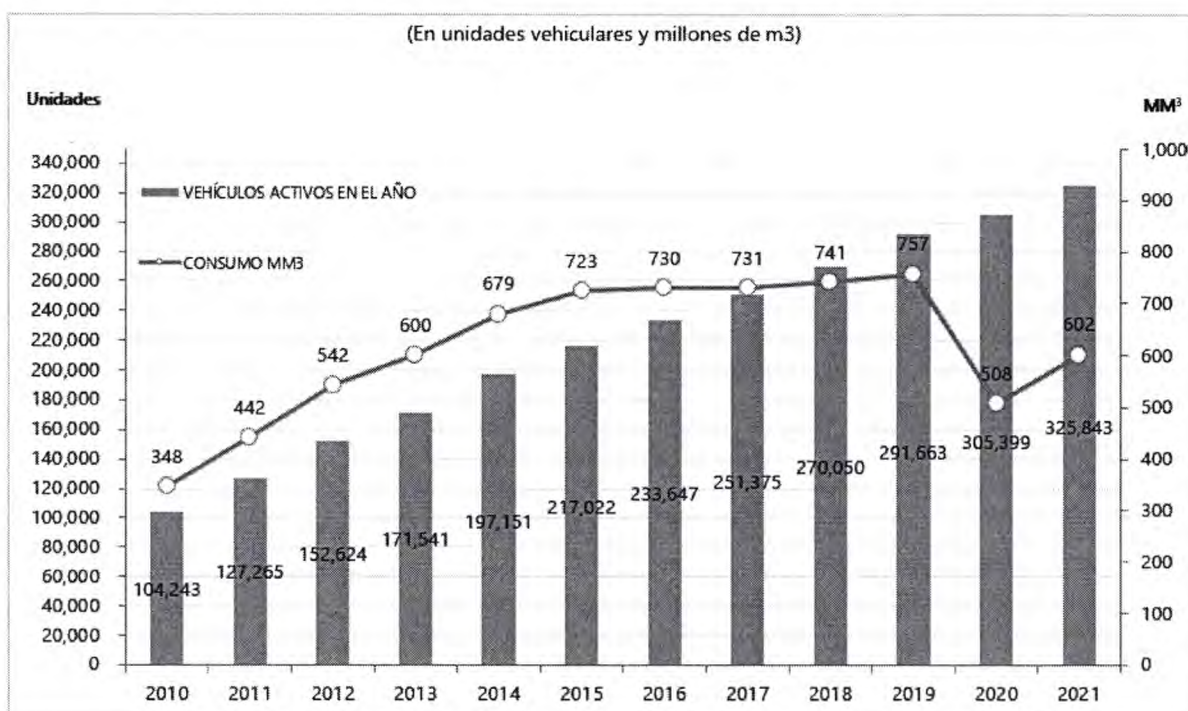
estimación no incluye los esfuerzos fiscales destinados al sector salud para la atención de las enfermedades generadas por las externalidades asociadas al parque automotor contaminante, por lo que se puede concluir que los costos económicos de mantener el parque automotor a combustibles fósiles superan ampliamente los ingresos tributarios que se dejarían de percibir para promover energías limpias o cero emisiones en el transporte a nivel nacional.

7.3 Sobre la efectividad de las políticas implementadas para la conversión de vehículos a energías menos contaminantes y la necesidad de promover nuevas medidas.

Frente a la problemática ambiental y la relacionado a la dependencia energética del parque automotor, el Estado peruano ha destinado recursos para incentivar el uso de otros combustibles menos contaminantes para el sector transporte, como el Programa de Promoción de Vehículos a GNV a nivel nacional "Ahorro GNV", que financia de la conversión de vehículos a GNV¹⁴ con cargo a los recursos del Fondo de Inclusión Social Energético (en adelante, FISE). Desde la creación del FISE en el año 2012, la tasa de crecimiento promedio anual de conversiones vehiculares a GNV ha sido solo un 9%, tal y como se puede evidenciar en el Cuadro 4.

¹⁴ GNV: Gas Natural Vehicular.

Cuadro 10. Evolución del Consumo y Conversión a Gas Natural: 2010-2021.



Fuente: INFOGAS-COFIDE

Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

Si se compara el total de vehículos a GNV activos versus el tamaño del parque automotor nacional, se tiene que al 2021 solo el 10% de las unidades vehiculares a nivel nacional utilizan el GNV como combustible. Estas cifras indican que las políticas empleadas hasta el momento para erradicar la alta contaminación que el sector transportes genera y las externalidades económicas y sociales asociadas a ello, no han logrado resultados significativos en la última década, evidenciando que existe un amplio espacio para elaborar políticas públicas que incentiven el cambio a energías menos contaminantes o cero emisiones, como lo es la electromovilidad.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR,
2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR,
3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR,
5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de
fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Cuadro 11. Porcentaje del parque automotor nacional que usa GNV (2011-2021).

Año	Parque automotor nacional	Vehículos GNV	Porcentaje (%)
2011	1,979,865	127,265	6%
2012	2,137,837	152,624	7%
2013	2,287,875	171,541	7%
2014	2,423,696	197,151	8%
2015	2,544,133	217,022	9%
2016	2,661,719	233,647	9%
2017	2,786,101	251,375	9%
2018	2,894,327	270,050	9%
2019	3,004,308	291,663	10%
2021	3,186,730	325,843	10%

Elaboración propia.

Fuente: MTC e INFOGAS-COFIDE.

7.4 Nuevas medidas para la implementación de la electromovilidad

De acuerdo al Plan Nacional de Electromovilidad elaborado por la Asociación Automotriz del Perú, se tiene que la evidencia internacional respecto de la implementación de la electromovilidad demuestra lo siguiente:

- El 100% de los países que implementaron políticas para la promoción de la electromovilidad se enfocaron en la reducción de los costos de adquisición de los vehículos.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

- El 100% de dichos países implementaron también políticas de reducción de operación.
- El 67% de los países que fomentaron la electromovilidad, implementaron también políticas destinadas a promover y facilitar la construcción de infraestructura de carga.

Las tablas 7 y 8 muestran a continuación las medidas implementadas en Colombia y Chile para la masificación de vehículos eléctricos en sus territorios nacionales. De ambas experiencias se puede apreciar que las políticas de fomento de la electromovilidad y energías limpias comprenden la exoneración de los principales impuestos que reducen los costos de adquisición de los vehículos, los costos de operación y beneficios adicionales que otorgan preferencia a la circulación de vehículos eléctricos.

Tanto Chile como Colombia son países líderes en la implementación de la electromovilidad, y ostentan esquemas tributarios progresivos, por lo que el otorgamiento de incentivos tributarios para fomentar el ingreso masivo de vehículos con energías limpias y/o cero emisiones no generaría impactos regresivos sobre la recaudación.

Cuadro 12. Políticas para la implementación de la electromovilidad - Colombia

Categoría	Subcategoría	Categorías vehiculares	Tecnologías	Económico / No económico	Incentivo	Descripción del incentivo
Costo de adquisición	IGV	Livianos Buses	EléctricosHíbridos	Económico	Ley N° 1607 Reforma tributaria - Reducción del IVA	Reducción del IVA para taxis y buses eléctricos e híbridos de 16% a 5%. La política no tuvo los resultados esperados debido al costo de los vehículos sin incentivos complementarios (Schmerler, Velarde, Rodríguez, & Solís, 2019).



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Marco Legal	Políticas	Buses	Eléctricos	No económico	Plan de Ascenso Tecnológico (PAT) Bogotá	El PAT tiene por objetivo de sustituir los combustibles fósiles e introducir energía eléctrica en el servicio de transporte público a través de la implementación de tecnologías de cero o bajas emisiones en la flota de Transmilenio y el SITP (ARDANUY Ingeniería S.A., 2019).
Costo de adquisición	IGV	Todas	EléctricosHíbridos	Económico	Ley N° 1819 - Descuento del IVA para vehículos eléctricos e híbridos, y estaciones de carga.	Reducción del IVA para vehículos eléctricos e híbridos del 16% a 5% al igual que cargadores y autopartes.
Costo de operación	Impuesto al carbono	Todas	EléctricosHíbridos	Económico	Ley N° 1819 - Impuesto al carbono	Se considera como base gravable al Gas natural, Gas licuado de petróleo, Gasolina, Kerosene y jet-fuel, ACPM y Fuel oil al venderse, retirarse para su uso, y en su importación. La tarifa asociada al impuesto varía para cada tipo de combustible respondiendo al contenido de carbono (15 mil pesos por cada tonelada de CO ₂).
Costo de Adquisición	Ad Valorem	Todas	EléctricosHíbridos	Económico	Decreto N° 1116 – Arancel de aduanas	Se redujo el impuesto a la importación de vehículos eléctricos e híbridos a 0% y 5%, respectivamente, hasta 2027. A su vez, se estableció en 0% de arancel a los centros de carga de vehículos eléctricos.
Marco legal	Políticas	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Política de crecimiento verde	Propone disminuir la intensidad energética en 22%, las emisiones de GEI en 20% y tener 600,000 vehículos eléctricos circulando para 2030 reemplazando la flota nacional, incentivando:
	Estrategias y		EléctricosHíbridos		Plan Nacional de	Decreta un marco regulatorio amplio para fomentar la transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones, y contempla fuentes de financiamiento para los sistemas



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Marco legal	planes	Todas		No económico	Desarrollo 2018-2022	de transporte público y los planes de movilidad sostenible (PNUMA, 2020).
Marco legal	Estrategias	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica	Generar el marco regulatorio y político necesario para promover las tecnologías eléctricas y sostenibles generando mecanismos económicos y de mercado, así como el establecimiento de lineamientos técnicos a desarrollar (PNUMA, 2020).
Costo de adquisición	Ad-Valorem	Todas	EléctricosHíbridos	Económico	Decreto N° 2051 - Exoneración al pago de aranceles para vehículos eléctricos e híbridos, y estaciones de carga.	El Decreto N° 2051 liberaliza la importación de vehículos totalmente eléctricos sin límite de unidades. Adicionalmente, el Decreto N° 1116 aprobó la importación de vehículos eléctricos e híbridos con 0% y 5% de arancel, respectivamente, hasta 2027. A su vez, se determinó un 0% de arancel a los sistemas de carga de vehículos eléctricos.
Costo de operación	Costo de la	Todas	Eléctricos	Económico	Revisión técnica (Ley N° 1964)	Descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones de contaminantes para los vehículos eléctricos.
Costo de operación	Costo de SOAT	Todas	Eléctricos	Económico	SOAT (Ley N° 1964)	Descuento del 10% en las primas del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT) para los vehículos eléctricos (República de Colombia, 2019).
Preferencia de circulación	Exención de restricción vehicular Estacionamiento Preferente	Todas	Eléctricos	No económico	Incentivos circulación y estacionamiento preferencial (Ley N° 1964)	Los vehículos eléctricos están exentos de restricciones de circulación excepto aquellas que son por razones de seguridad.
Proyectos de flotas electrificadas	Estatal	Todas	Eléctricos	No económico	Flotas estatales (Ley N° 1964)	El gobierno nacional y municipios de categoría 1 y especial, tienen un periodo de 6 años para que como mínimo el 30% de los vehículos contratados o comprados sean eléctricos.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR,
2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR,
3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR,
5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de
fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Transporte público y	Preferencias de concesión	Todas	Eléctricos	No económico	Licitaciones en transporte público (Ley N° 1964)	Uso del mecanismo de licitación en Bogotá y Medellín para la adquisición de buses eléctricos en la región.
Sistemas de carga	Estaciones de carga rápida	Todas	Eléctricos	No económico	Instalación mínima de infraestructura de carga (Ley N° 1964)	Se requiere instalar como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en cada municipio categoría especial en los siguientes 3 años.
Costo de Adquisición	Impuesto anual de propiedad	Todas	Eléctricos	Económico	Impuesto sobre vehículos automotores (Ley N° 1964)	Impuesto sobre Vehículos Automotores (pago anual para los vehículos matriculados en Bogotá). La tarifa del impuesto no podrá superar 1% del valor comercial del vehículo eléctrico (tarifa regular 1.5%-3.5%).
Costo de operación	Impuesto al Patrimonio Vehicular	Todas	Eléctricos Híbridos	Económico	Plan Marshall Bogotá	Descuento tributario en el impuesto sobre vehículos automotores para los vehículos eléctricos nuevos, vehículos eléctricos taxi nuevos y vehículos híbridos/eléctricos nuevos que se matriculen en Bogotá del 60%, 70% y 40%, respectivamente. También tendrán descuento tributario del 70% del impuesto los taxis eléctricos que ya estén

Fuente y elaboración: AAP (2022)

Cuadro 13. Políticas para la implementación de la electromovilidad – Chile

Categoría	Subcategoría	Categorías vehiculares	Tecnologías	Económico / No económico	Incentivo	Descripción del incentivo
-----------	--------------	---------------------------	-------------	-----------------------------	-----------	---------------------------

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Transporte público y transporte de mercancías	Preferencias de concesión	Livianos	Eléctricos	No económico	Plan de Descontaminación de la Región Metropolitana - Cupos taxis eléctricos	Cupos garantizados para taxis eléctricos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Dictó que el 5% de los vehículos de taxi deben ser 100% eléctricos. En el 2018 se adjudicó 60 taxis en la región Metropolitana de Santiago, y 134 en la región Valparaíso en el 2019 (Schmerler, Velarde, Rodríguez, & Solís, 2019).
Costo de adquisición	Impuesto a la contaminación ambiental	Livianos	EléctricosHíbridos	Económico	Ley N° 20.780 - Impuesto verde a fuentes móviles	El impuesto verde se aplica a todos los vehículos livianos y medianos nuevos, excepto vehículos híbridos y eléctricos. Se calcula en función a: Rendimiento urbano (km/l), disponible en etiquetado de eficiencia energética vehicular;
						Óxidos de nitrógeno: NOx (g/km); Precio de venta (en promedio los vehículos diésel pagaron USD 1,000).
Costo de operación	Eficiencia energética	Todas	Todas	No económico	Decreto Supremo N° 107 - Programa de etiquetado vehicular	La etiqueta de consumo energético contiene información acerca del rendimiento de combustible, permitiendo a los usuarios buscar y comparar los diversos vehículos bajo parámetros de consumo de combustibles.
Transporte público y transporte de mercancías	Preferencias de concesión	Buses	EléctricosHíbridos	No económico	Bases de Licitación: Concesión de uso de vías 2018 - Nuevos lineamientos en licitaciones	Bases de Licitación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Concesión de uso de vías 2018 considera un lote compuesto únicamente por buses eléctricos. Adicionalmente, se otorgará un contrato de suministro al proveedor de la flota por un periodo de 14 años para vehículos eléctricos y en el caso de otros sistemas de propulsión el periodo será de 10 años. Además, se acorta el periodo de concesión a 5 años en caso del uso de tecnología diésel o gas y a 7 años para quienes prioricen la electromovilidad (DTPM Chile, 2018).

Marco legal	Estrategias y planes	Livianos Buses	Eléctricos	No económico	Estrategia Nacional de Electromovilidad	Se establece que para el año 2050 se reemplacen por vehículos eléctricos el 40% de los vehículos particulares y el 100% en transporte público. Esto reduciría el gasto energético en 3.3 mil millones de USD, 1.5% del PIB del 2016 (PNUMA, 2020).
Costo de adquisición	Chatarreo vehicular	Livianos	Eléctricos Híbridos	Económico	Estrategia Nacional de Electromovilidad - Programa Renueva tu Colectivo	Bono por chatarreo para la renovación de taxis colectivos: El programa "Renueva tu Colectivo" incentiva con hasta USD 9,240 la renovación de taxis de acuerdo con el rendimiento de combustible. Para un BEV se ofrece el 100% del incentivo (Schmerler, Velarde, Rodríguez, & Solís, 2019).
Preferencia de circulación	Estacionamiento preferente	Livianos	Eléctricos	No económico	Estrategia Nacional de Electromovilidad - Estacionamientos preferentes	Existen en el país espacios preferentes con infraestructura para cargar vehículos eléctricos (AVEC, 2019).
Proyecto de flotas electrificadas	Colaboración público – privada	Todas	Eléctricos	No económico	Compromiso público-privado para promover la electromovilidad	Las empresas se comprometen a generar acciones de corto plazo para aumentar la oferta de vehículos eléctricos, la disponibilidad de estaciones de carga, el desarrollo de proyectos de investigación, y en colaborar con instancias público-privadas (PNUMA, 2020).
Marco legal	Políticas	Todas	Eléctricos	No económico	Ruta Energética 2018-2022	Existe un compromiso de aumentar 10 veces las unidades de vehículos eléctricos que circulan en el país, a través del desarrollo de las flotas de transporte público y las de transporte de mercancías (PNUMA, 2020).
Marco legal	Estaciones de carga	Todas	Eléctricos Híbridos	No económico	Resolución N. 26339 - Puesta en servicio de infraestructura de carga	Establece el procedimiento para la instalación y puesta en servicio de infraestructura de carga de vehículos eléctricos.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Marco legal	Estaciones de carga	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Res N° 26339 – Proce- dimiento de puesta en servicio de infraestructura de carga	Establece el procedimiento para el trámite de la energización de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos.
Desarrollo de industria y comercio	Partes, piezas y bienes intermedios	Todas	Eléctricos	Económico	Instituto de Tecnologías Limpias	Apoyar la creación e instalación de un instituto tecnológico que ejecute actividades de investigación y desarrollo de nuevos materiales como la explotación del litio que agreguen valor a la cadena de suministro y favorezca el crecimiento verde (CORFO, 2020). El fondo es de hasta USD 193.5 millones y fue adjudicado al consorcio norteamericano Associated Universities Inc. (AUI) (Universidad de la Serena, 2021).
Preferencia de circulación	Exención de restricción vehicular	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Resolución N° 1555 - Exención de restricción vehicular	Todo vehículo que posea un motor eléctrico puro o híbrido queda exento de la restricción vehicular delimitado por placa.
Sensibilización a la población	Gestión de información	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Plataforma de electromovilidad	La plataforma busca la promoción y difusión de información técnica y específica sobre lo último en tecnología, experiencias internacionales de implementación de proyectos, y normativa / regulación actualizada en electromovilidad (Ministerio de Energía de Chile, 2020).
Costo de operación	Eficiencia energética	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Proyecto de Ley de Eficiencia Energética	Proyecto de ley que promueve la eficiencia de uso de recursos energéticos en diferentes rubros empresariales. Además, indica los estándares para la renovación del parque automotor y exige velar por la interoperabilidad del sistema de carga de vehículos (PNUMA, 2020).
Proyectos de flotas electrificadas	Colaboración público – privada	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Centro para el Desarrollo de la Electromovilidad en Chile	Centro que busca acelerar la electromovilidad mediante estándares y red de electrolineras interoperables y desarrollo de I+D. Recibirá un cofinanciamiento de CORFO de hasta el 80% del costo total del programa, pudiendo ser un máximo de USD 7 millones. El 20% restante será financiado por los



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

						Ministerios de Energía, y de Transportes y Telecomunicaciones.
Costos de operación	Costo de carga pública	Todas	EléctricosHíbridos	No económico	Puntos de carga gratuitos	La gran mayoría de electrolinerías siguen cargando vehículos de forma gratuita. A diciembre del 2019 se habían declarado 143 cargadores de vehículos eléctricos en todo el país (AVEC, 2019).

Fuente y elaboración. AAP (2021)

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

En particular, las opiniones que sustentan el carácter regresivo de los incentivos propuestos en los veinte proyectos de Ley no reconocen los beneficios económicos agregados y los ahorros que produce a la sociedad que la sustitución del parque automotor por energías limpias. Asimismo, los incentivos tributarios propuestos en los proyectos de Ley previamente analizados generaran de manera directa, la reducción de los costos de adquisición de vehículos menos contaminantes y de un mantenimiento más económico, por lo que hace más accesible la adquisición de estas tecnologías para los segmentos poblacionales con menores recursos o acceso a crédito formal.

7.5 Beneficios de la electromovilidad

El Plan Nacional de Electromovilidad elaborado por la Asociación Automotriz del Perú en el 2021, ha realizado estimaciones de los ahorros económicos agregados para la sociedad de incentivar la electromovilidad a través de incentivos tributarios, tales como:

- Reducción temporal del Impuesto Ad-valorem: tasa 0% en 5 años.
- Reducción temporal del Impuesto Selectivo al Consumo: tasa 0% en 5 años.
- Reducción temporal del Impuesto General a las Ventas: tasa 0% en 5 años.
- Reducción temporal del Impuesto al Patrimonio Vehicular: tasa 0% en 5 años.
- Crédito tributario generado por la inversión contra el Impuesto a la Renta, entre otros.
- Otros beneficios operativos y de inversión.

Es así como, determinan que, con el fomento de la electromovilidad en el Perú, las emisiones de CO₂ se reducirían en un 48% menos acumuladas al 2030, lo que en valor económico representa un ahorro de 8.59 millones de dólares lo que equivale a 32.5 millones de Nuevos Soles, aproximadamente^{15, 5}

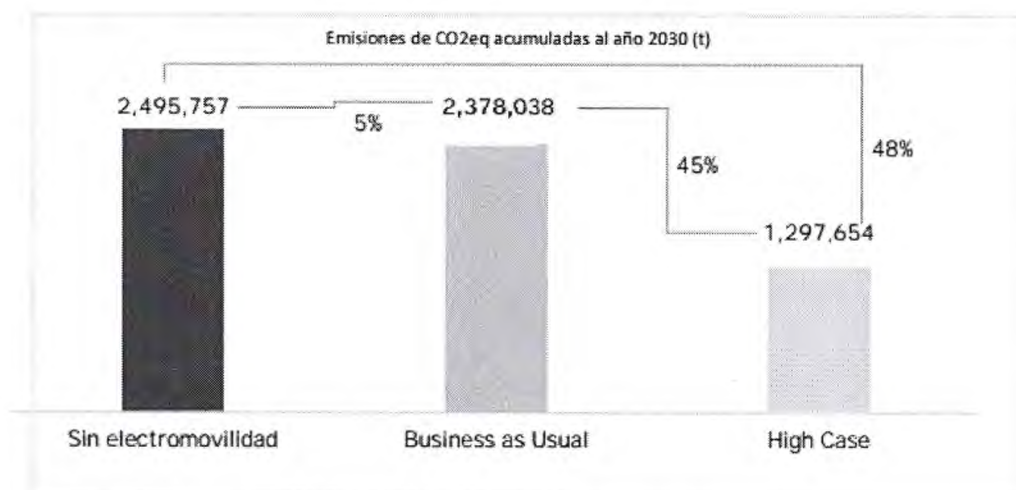
El beneficio más importante es la contribución directa a la protección y protección del medio ambiente. Al reducir el impacto ambiental de las unidades de transporte terrestre actual pueden ayudar a mitigar el cambio climático, la pérdida de biodiversidad y otros problemas ambientales.

^{5 15} Asociación Automotriz del Perú. "Plan Nacional de Electromovilidad", página 8.

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
 Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
 de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
 "Ley de fomento y desarrollo del transporte
 verde y cero emisiones a nivel nacional".**

Cuadro 14. Beneficios económicos de la reducción del impacto ambiental.



Fuente: Asociación Automotriz del Perú (2021)

VIII. TEXTO SUSTITUTORIO

A partir del estudio y análisis realizados se plantea un texto sustitutorio que considera:

El común denominador de todos los Proyectos de Ley consiste en el reconocimiento de la necesidad de reducir los costos de adquisición de vehículos con energías limpias o cero emisiones. En ese sentido, es necesario exonerar temporalmente a la venta de vehículos con energías limpias y/o cero emisiones del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC).

Se propone un régimen especial de licitaciones para servicios de transporte urbano, de modo tal que se permita explotar las ventajas del mercado para que la ciudadanía pueda gozar de un servicio público de manera oportuna, segura y que promueva el uso de energías limpias.

Asimismo, se recoge el consenso respecto de la necesidad de exonerar temporalmente a los propietarios de vehículos con energías limpias y/o cero emisiones, del Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV).

En conclusión, las iniciativas legislativas condensadas en el texto sustitutorio apuntan a lograr un transporte urbano sostenible, seguro, rápido, accesible y amigable con el medio ambiente

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

IX. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70º del Reglamento del Congreso de la República, la APROBACIÓN del dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional". con el siguiente texto sustitutorio:

LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE VERDE A NIVEL NACIONAL

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer el marco regulatorio general para impulsar el transporte terrestre y movilidad sostenible en el territorio nacional a partir de la progresiva masificación de vehículos que operan con energías limpias y cero emisiones, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales atmosféricos que afecten la salud pública y el ambiente, así como fortalecer las políticas públicas dirigidas a incentivar su uso, innovación, investigación, desarrollo, diseño, producción y comercialización.

Artículo 2. Finalidad de la ley

La presente ley tiene por finalidad impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos, mediante la promoción de condiciones favorables para el uso de vehículos que utilicen energías limpias y cero emisiones, contribuyendo a la reducción de contaminantes locales que afecten la salud pública de las personas y las emisiones GEI que perjudiquen el medio ambiente, así como contribuir a la mejora de la eficiencia energética, y la sostenibilidad del sistema de transporte regular de personas, el transporte público de mercancías, y servicio de transporte turístico.

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

Artículo 3. Alcance

Las disposiciones de la presente ley se aplican a todos los vehículos automotores que utilicen fuentes de energías limpias y cero emisiones, de las categorías L, M, N, O y S, según el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003- MTC, diseñados y construidos para el uso doméstico, para el transporte terrestre de personas (transporte urbano y transporte interprovincial), para el transporte de carga o de mercancías, y para el uso empresarial diverso, a nivel nacional, que comprendan las siguientes características:

- a) Vehículo automotor eléctrico (cero emisiones): Comprende los vehículos automotores que para todos los casos utilizan uno o más motores eléctricos para su propulsión, aunque con distintas fuentes de energía para su carga. Comprende tres tipos de vehículos: eléctricos de batería, eléctricos con pila de combustible y eléctricos solares.
- b) Vehículo automotor eléctrico de batería (VEB): Son los que se conectan a una fuente de energía eléctrica externa y requieren que el centro de baterías esté cargado para poder poner en marcha el motor eléctrico y en funcionamiento.
- c) Vehículo automotor eléctrico con pila de combustible (VEPC): Usan el hidrógeno como fuente de energía. En estos casos no existe un centro de baterías como en el caso de los VEB, sino una pila de celdas de combustible que permite generar electricidad a partir del hidrógeno.
- d) Vehículo automotor eléctrico solar (VES): Comprende aquellos vehículos que tienen como fuente directa los paneles solares incorporados a ellos.
- e) Vehículo automotor a gas natural vehicular - GNV (energías limpias): La referencia a GNV comprende al Gas Natural Comprimido (GNC) y al Gas Natural Licuefactado (GNL).

El alcance del presente artículo incluye la infraestructura destinada a los vehículos eléctricos de las categorías señaladas anteriormente.

Artículo 4. Beneficiarios

Son beneficiarios de la presente ley, las personas naturales o jurídicas en general que adquieran vehículos automotores definidos en el artículo 3, para uso particular, doméstico, transporte público de pasajeros, transporte público de carga, y todas aquellas que utilicen dichos vehículos como parte de su proceso productivo.

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

TÍTULO II

INCENTIVOS FISCALES PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Artículo 5. Exoneración del impuesto general a las ventas (IGV) e impuesto selectivo al consumo (ISC)

- 5.1 Se exonera del impuesto general a las ventas (IGV) y del impuesto selectivo al consumo (ISC) la importación o venta en el país de los vehículos automotores eléctricos en las modalidades especificadas en el artículo 3.
- 5.2 La exoneración dispuesta en el párrafo 5.1 está vigente desde el primer día calendario del mes siguiente de la publicación de la presente ley, hasta el 31 de diciembre de 2034.
- 5.3 Las partidas arancelarias de los vehículos eléctricos, que comprende la presente ley se detallan a través de normas reglamentarias emitidas por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 6. Exoneración del impuesto al patrimonio vehicular

- 6.1 Se exonera del impuesto al patrimonio vehicular dispuesto por el Decreto Legislativo 776, Ley de Tributación Municipal, y sus normas modificatorias, a los propietarios de vehículos automotores eléctricos en las modalidades especificadas en el artículo 3.
- 6.2 La exoneración dispuesta en el párrafo 6.1 está vigente desde el primer día calendario del mes siguiente de la publicación de la presente ley hasta el 31 de diciembre de 2034.
- 6.3 Las partidas arancelarias de los vehículos eléctricos que comprende la presente ley se detallan a través de normas reglamentarias emitidas por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 7. Depreciación de los vehículos automotores eléctricos y a gas natural vehicular

Los vehículos automotores eléctricos y a gas natural vehicular de las categorías L, M, N, O y S, según el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003- MTC, afectados a la producción de rentas gravadas de transportistas que prestan el servicio de transporte de pasajeros con conductor, de transporte terrestre

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

regular de personas de ámbito nacional, regional y/o provincial, el servicio de transporte terrestre público de mercancías, y/o el servicio de transporte turístico terrestre, y que cuentan con autorización vigente para prestar tales servicios, sean adquiridos durante los ejercicios gravables 2025, 2026 y 2027, se podrán depreciar aplicando sobre su valor el porcentaje anual máximo de cincuenta por ciento (50%) hasta su total depreciación, siempre que acrediten el cumplimiento de lo previsto en las normas de la materia que regulen los límites máximos permisibles de emisiones atmosféricas, según corresponda.

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 8. Disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la electromovilidad

- 8.1 El abastecimiento de energía eléctrica a nivel nacional para vehículos eléctricos a través de las estaciones de carga no se considera actividad de distribución de energía eléctrica. El Ministerio de Energía y Minas aprueba el marco normativo para la instalación y operación de la infraestructura de carga de la movilidad eléctrica en un plazo no mayor de ciento veinte días hábiles contados desde la entrada en vigor de la presente Ley.
- 8.2 El Ministerio de Energía y Minas implementa la aprobación de protocolos estandarizados que garanticen la interoperabilidad de las estaciones de carga en las que se utilice automatización en la comunicación e intercambio de datos en tiempo real entre los dispositivos mediante sistemas o softwares especializados que permitan a los usuarios cargar y pagar en cualquier estación o punto de carga.
- 8.3 El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento adecua el Reglamento Nacional de Edificaciones a fin de que los proyectos de vivienda de condominios y edificios de uso residencial o comercial que se construyan incluyan en sus instalaciones la infraestructura necesaria para que puedan instalarse cargadores de vehículos eléctricos en, por lo menos, 25 % de sus estacionamientos, aplicable en función a las características del proyecto inmobiliario.

TÍTULO IV

PROMOCIÓN DE ELECTROMOVILIDAD EN EL TRANSPORTE URBANO A NIVEL NACIONAL

Artículo 9. Régimen especial de licitaciones para servicios de transporte urbano

Los proyectos e inversiones necesarios para la implementación del Sistema Integrado de

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

Transportes (SIT) se licitan a través de un procedimiento especial ad hoc que permita explotar ventajas del mercado para entregar a la ciudadanía el servicio de transporte público de manera oportuna, segura y que promueva el uso de energías limpias; exceptuándose para ello del Texto Único Ordenado de la Ley 30225, Ley de Contrataciones para el Estado.

Artículo 10. Régimen de permisos y autorizaciones

- 10.1. Los permisos, licencias y autorizaciones sectoriales, regionales, municipales, o de carácter administrativo en general, que se requieran para implementar los distintos componentes del Sistema Integrado de Transporte (SIT) en propiedad pública o privada necesarios para la prestación de servicios públicos de transporte urbano a nivel nacional, se sujetan a un procedimiento administrativo de aprobación automática, debiendo presentar un informe técnico, de acuerdo con las condiciones, procedimientos y requisitos que se establezcan en las normas reglamentarias o complementarias de la presente ley. Lo previsto en este artículo es de aplicación para los procedimientos administrativos que se tramiten ante las entidades de la administración pública y, por tanto, no vulnera el derecho de los propietarios de los inmuebles y predios de negociar las condiciones para el acceso a sus predios.
- 10.2. En caso de que las áreas necesarias para la implementación del SIT coincidan total o parcialmente con otros proyectos de alcance nacional, regional o local; en el marco de sus competencias y de la normativa aplicable, las entidades públicas respectivas compatibilizan o levantan cualquier carga, reserva o afectación que impida, limite o restrinja el otorgamiento de autorizaciones o el uso de las áreas de dominio público o privado necesarias, y disponen las medidas necesarias para viabilizar los proyectos e inversiones privadas que se realicen en el marco de la implementación del SIT. Las entidades públicas titulares de las afectaciones, cargas, reservas o proyectos disponen su compatibilización o levantamiento dentro de un plazo no mayor de diez días hábiles bajo responsabilidad, a sola solicitud del titular del proyecto. Esta disposición no resulta aplicable a las inversiones que se encuentran en ejecución.
- 10.3. No resulta aplicable a los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019-2022, Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 y sus actualizaciones, así como a sus proyectos complementarios, de corresponder. Tampoco resultará aplicable a los proyectos de Asociación Público-Privada que cuentan con contrato suscrito o se encuentran en formulación.

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".

TÍTULO V

INCENTIVOS PARA LA MASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Artículo 11. Programa de Chatarreo para la Promoción de Vehículos a energías limpias y/o cero emisiones.

- 11.1. Las entidades públicas del gobierno nacional y los gobiernos locales, en el marco de sus competencias, incorporan mecanismos para la promoción de Vehículos Eléctricos (cero emisiones) y Vehículos Limpios (Híbridos, GNV y Euro 6), en los Programas de Chatarreo que se aprueben en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia 029-2019, el cual establece incentivos para el fomento del chatarreo y su Reglamento.
- 11.2. El Ministerio de Economía y Finanzas asigna partidas presupuestales para los Programas de Chatarreo que impulsen la renovación del parque automotor con Vehículos Eléctricos (cero emisiones) y Vehículos Limpios (Híbridos, GNV y Euro 6), debiendo cada autoridad competente realizar el seguimiento de los programas que se implementen, cuantificando los resultados obtenidos con la finalidad que el chatarreo constituya un mecanismo sostenible del parque automotor.

TÍTULO VI

PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 12. Plan Nacional de Transporte y Movilidad Sostenible al 2050.

- 12.1. La política pública de promoción y masificación de la electromovilidad y transporte con energías limpias forma parte de la política nacional de transporte terrestre y es establecida por el Poder Ejecutivo mediante la aprobación del plan nacional de transporte y movilidad sostenible.
- 12.2. El plan nacional de transporte y movilidad sostenible, que se elabora en atención a las disposiciones contenidas en la presente ley, contiene las bases para la promoción y masificación de la electromovilidad y de vehículos que usen energías limpias o cero emisiones y establece las condiciones habilitantes regulatorias, así como la aplicación de incentivos económicos y operativos, con el fin primordial de reducir los contaminantes locales que afectan la salud pública y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que afectan el medio ambiente; asimismo, dicho plan contribuye con la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental del sistema de transporte.
- 12.3. El plan nacional de transporte y movilidad sostenible al 2050 es formulado y propuesto por la comisión técnica multisectorial de transporte y movilidad sostenible, la cual debe considerar para su formulación los siguientes puntos:

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

- a) Establecer metas para la sustitución progresiva del parque automotor nacional a fin de lograr una flota vehicular nacional con uso de energías limpias o cero emisiones.
- b) Difundir entre la ciudadanía los beneficios ambientales, sociales, económicos y energéticos de los vehículos eléctricos, así como su información técnica, de seguridad y la normativa aplicable.
- c) Fomentar la coordinación interinstitucional para la implementación de incentivos que permitan un adecuado despliegue de los vehículos eléctricos y su infraestructura de carga, además de la sustitución progresiva de flotas vehiculares por vehículos eléctricos.
- d) Incentivar la formación y capacitación en actividades de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos, así como la instalación, mantenimiento, reparación y operación de estaciones de carga.

TÍTULO VII

CONTROL POLÍTICO

Artículo 13. Información al Congreso de la República

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe informar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, hasta el 31 de marzo de cada año, los avances de la implementación de la ley de promoción de la electromovilidad y los niveles de cumplimiento de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDCpor su sigla en inglés).

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Declaración de interés público

Se declara de interés público impulsar e incentivar el uso del transporte con vehículos automotores a emisiones cero de carbono para el sector público y privado, así como la prohibición de la circulación de vehículos automotores a combustión interna a partir del año 2050, a fin de reducir las emisiones globales de gases de efecto invernadero con impactos nocivos en el medioambiente.

SEGUNDA. Reglamento

El Poder Ejecutivo en coordinación con los sectores involucrados en un plazo de sesenta días contados a partir de la publicación de la presente ley, mediante decreto supremo, dicta las normas reglamentarias y complementarias que sean necesarias para la mejor aplicación.

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".



Firmado digitalmente por:
CAVERO ALVA Alejandro
Enrique FAU 20161740126 soft
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 05/06/2024 16:09:32-0500

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

PRIMERA. Incorporación del numeral 5.6 del artículo 5 de la Ley 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético

Se modifica el artículo 5 incorporando el párrafo 5.6, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético, en los siguientes términos:

"Artículo 5.- Destino del Fondo
El FISE se destinará a los siguientes fines:
[...]

5.6. Incentivos económicos para la renovación de flota mediante vehículos eléctricos o de Gas Natural Vehicular (GNV) en los sistemas de transporte público terrestre."

SEGUNDA. Incorporación del artículo 19 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Se incorpora el artículo 19 a la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en los siguientes términos:

"Artículo 19. Fomento de renovación de flota vehicular

19.1 La ATU, previa aprobación de expediente técnico otorga incentivos económicos a los operadores del SIT que soliciten renovación de flota con vehículos eléctricos. Los componentes, requisitos, condiciones y montos de los incentivos se regulan mediante el reglamento de la presente ley.

19.2 Los incentivos son administrados por la ATU con recursos provenientes del Fondo de Inclusión Social Energético. La ATU se encuentra facultada para aprobar los procedimientos necesarios para la correcta administración de los incentivos.

19.3 El porcentaje del FISE destinado a los incentivos económicos para la renovación de flota eléctrica del SIT regulado en el presente artículo es aprobado por decreto supremo propuesto por el Ministerio de Energía y Minas y refrendado por el titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones."

Salvo mejor parecer.
Dese cuenta.
Sala de la Comisión

Lima, 29 de mayo de 2024

Firmado digitalmente por:
LIZARZABURU LIZARZABURU
Juan Carlos Martin FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 16:01:13-0500



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 15:36:37-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RUIZ Victor
Seferino FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 15:45:20-0500

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional"



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 17:03:27-0500



Firmado digitalmente por:
MAHEDES GONZALES Alex
Antonio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 21:02:02-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 18:13:44-0500



Firmado digitalmente por:
LIMACHI QUISPE Nieves
Esmeralda FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 18:28:24-0500



Firmado digitalmente por:
MORANTE FIGARI Jorge
Alberto FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 17:15:55-0500



Firmado digitalmente por:
MONTOMANRIQUE Jorge
Carlos FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 19:00:12-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/06/2024 09:47:38-0500



Firmado digitalmente por:
ANDERSON RAMIREZ Carlos
Antonio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/06/2024 11:28:08-0500



Firmado digitalmente por:
CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU
20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 06/06/2024 14:36:00-0500

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS
E INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

**Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".**

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra
Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley
1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR,
2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR,
3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR,
3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR,
4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR,
5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR,
5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la
"Ley de fomento y desarrollo del transporte
verde y cero emisiones a nivel nacional".



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossvith FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/06/2024 17:09:09-0500



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/06/2024 16:04:01-0500



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Elva Edhit
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2024 17:05:43-0500

MP Dictámenes

De: Notificacion Sistemas
Enviado el: jueves, 6 de junio de 2024 17:27
Para: Lorena Carla Zambrano Azaña; MP interno
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: 9b590098677d935bd25200c62ac6507c.pdf

[Solicitante]: LZAMBRANO@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: Se adjunta el Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional". Se indica que la votación aparece en la tercera página del dictamen y que se pidió la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos tomados.

[Fecha]: 2024-06-06 17:27:26

[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.

Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.