

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Período Anual de Sesiones 2023-2024



Señor Presidente:

Han ingresado para dictamen de la Comisión de Transporte y Comunicaciones las siguientes iniciativas legislativas:

1. Proyecto de Ley 1973/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Guido Ugarte Bellido, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento.
2. Proyecto de Ley 2617/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista Hernando Guerra García Campos, que propone establecer medidas extraordinarias para impulsar el transporte verde.
3. Proyecto de Ley 2656/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Segundo Montalvo Cubas, que propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la promoción en la inversión, importación, desarrollo y comercialización de vehículos eléctricos, así como el establecimiento de las condiciones para el abastecimiento sostenido y sostenible de energía eléctrica para el funcionamiento de estos vehículos.
4. Proyecto de Ley 2934/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa de la congresista Nieves Limachi Quispe, que propone establecer como política prioritaria la promoción del transporte sostenible y sustentable para la modernización del Perú.
5. Proyecto de Ley 3640/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de la congresista Nilza Chacón Trujillo, que propone establecer disposiciones para impulsar el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos.
6. Proyecto de Ley 4902/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Somos Perú, a iniciativa del congresista Esdras Medina Minaya, que propone Ley que promueve la electromovilidad en el Perú.
7. Proyecto de Ley 4903/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Jorge Luis Flores Ancachi, que propone una ley de promoción de la electromovilidad en el Perú.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

8. Proyecto de Ley 5188/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa de la congresista Segundo Quiroz Barboza, que propone una ley que regula el desarrollo y la promoción de la electromovilidad.
9. Proyecto de Ley 5306/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Waldemar Cerrón Rojas, que propone promueve el uso de vehículos eléctricos para mitigar la contaminación atmosférica y que contribuye al bienestar de la población.
10. Proyecto de Ley 6798/2023-CR, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Luis Ángel Aragón Carreño, que propone promover la electromovilidad en el servicio de transporte público de pasajeros bajo el sistema de transporte masivo.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Vigésima Sesión Ordinaria celebrada el 3 de junio de 2024, con la dispensa del trámite de sanción del acta, APROBÓ por MAYORÍA de los congresistas presentes en el momento de la votación, el dictamen recaído en los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con el texto sustitutorio que se recoge en la parte final del presente documento.

Votaron a favor los congresistas Eduardo Salhuana Cavides, Oscar Zea Choquechambi, Enrique Wong Pujada, Héctor Acuña Peralta, Carlos Alva Rojas, José Arriola Tueros, Guido Bellido Ugarte, Waldemar Cerrón Rojas, Alex Flores Ramírez, Edwin Martínez Talavera, Segundo Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Roberto Sánchez Palomino, Cheryl Trigozo Reátegui y Jorge Zeballos Aponte.

I SITUACIÓN PROCESAL DE LOS PROYECTOS DE LEY

1. El Proyecto de Ley 1973/2021-CR, fue presentado el 9 de mayo de 2022 y fue decretado el 10 de mayo de 2022 a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión.
2. El Proyecto de Ley 2617/2021-CR, fue presentado el 14 de julio de 2022 y fue decretado el 18 de julio de 2022 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

3. El Proyecto de Ley 2656/2021-CR, fue presentado el 19 de julio de 2022 y fue decretado el 20 de julio de 2022 a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión.
4. El Proyecto de Ley 2934/2022-CR, fue presentado el 1 de setiembre de 2022 y fue decretado el 02 de setiembre de 2022 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.
5. El Proyecto de Ley 3640/2022-CR, fue presentado el 23 de noviembre de 2022 y fue decretado el 25 de noviembre de 2022 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.
6. El Proyecto de Ley 4902/2022-CR, fue presentado el 4 de mayo de 2023 y fue decretado el 9 de mayo de 2023 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.
7. El Proyecto de Ley 4903/2022-CR, fue presentado el 4 de mayo de 2023 y fue decretado el 9 de mayo de 2023 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.
8. El Proyecto de Ley 5188/2022-CR, fue presentado el 26 de mayo de 2023 y fue decretado el 30 de mayo de 2023 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.
9. El Proyecto de Ley 5306/2022-CR, fue presentado el 9 de junio de 2023 y fue decretado el 12 de junio de 2023 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.
10. El Proyecto de Ley 6798/2023-CR, fue presentado el 12 de enero de 2024 y fue decretado el 16 de enero de 2024 a la Comisión de Economía y Finanzas, como primera comisión, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.

Las iniciativas legislativas cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

De acuerdo a la normativa vigente, los proyectos materia de análisis se acumularán en una ley merituada con base al ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, y su contenido se encuentra vinculado a los temas de desarrollo de nuevas tecnologías en el transporte y servicios complementarios por lo que su estudio y dictamen corresponde en efecto a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

II SOLICITUD DE OPINIONES E INFORMACIONES

Proyecto de Ley 1973/2021-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio del Ambiente. Oficio N° 1117-22-PL4902-2022/CTC-CR, de fecha 25 de mayo de 2022.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 1114-22-PL1973-2021-2022/CTC-CR, de fecha 25 de mayo de 2022.
- Ministerio de Economía y finanzas. Oficio N° 1115-2021-2022-PL 1973-2021-2022/CTC-CR, de fecha 25 de mayo de 2022.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N° 1116-2021-2022-PL1973-2021-2022/CTC-CR, de fecha 25 de mayo de 2022.

Se han recibido opiniones del Ministerio del Ambiente, Ministerio de Energía y Minas, y del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Proyecto de Ley 2617/2021-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio del Ambiente. Oficio N° 0026-22-PL2617-2022/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 0024-22-PL2617-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Ministerio de Economía y Finanzas. Oficio N° 0025-2022-2023-PL 2617-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N° 0027-2022-2023-PL2617-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Municipalidad Metropolitana de Lima. Oficio N° 0028-2022-2023PL2617-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- ONG Ambar. Oficio N° 0029-2022-2023PL2617-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre del 2022.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Se han recibido opiniones de los siguientes Ministerios: Ministerios de Economía y Finanzas, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Transporte y Comunicaciones y de la Municipalidad de Lima Metropolitana.

Proyecto de Ley 2656/2021-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio del Ambiente. Oficio N° 0037-22-PL2656-2022/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 0035-22-PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Ministerio de Economía y Finanzas. Oficio N° 0036-2022-2023-PL 2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N° 0042-2022-2023-PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Municipalidad Metropolitana de Lima. Oficio N° 0043-2022-2023PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- ONG Ambar. Oficio N° 0044-2022-2023PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre del 2022.
- OSINERGMIN. Oficio N°0038-2022-2023PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- SUNAT. Oficio N°0039-2022-2023PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- SUNARP. Oficio N°0040-2022-2023PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Oficio N°0041-2022-2023PL2665-2022-2023/CTC-CR, de fecha 19 de setiembre de 2022.

Se ha recibido opiniones de OSINERGMIN, SUNARP, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento; Ministerio de Energía y Minas; Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Proyecto de Ley 2934/2022-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 474-2022-2023PL2934-2022-2023/CTC-CR, de fecha 01 de noviembre de 2022.
- Ministerio de Economía y finanzas. Oficio N° 475-2022-2023-PL 2934-2022-2023/CTC-CR, de fecha 01 de noviembre de 2022.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

- Ministerio de Ambiente. Oficio N°476-2022-2023-PL2934-2022-2023/CTC-CR, de fecha 01 de noviembre de 2022.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N°476-2022-2023-PL2934-2022-2023/CTC-CR, de fecha 01 de noviembre de 2022.
- SUNAT. Oficio N° 478-2022-2023-PL2934-2022-2023/CTC-CR, de fecha 01 de noviembre de 2022.
- OSINERGMIN. Oficio N° 477-2022-2023-PL2934-2022-2023/CTC-CR, de fecha 01 de noviembre de 2022.

Se han recibido opiniones del Ministerio de Transporte, Ministerio de Economía, Ministerio del Ambiente, SUNAT y OSINERGMIN.

Proyecto de Ley 3640/2022-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio del Ambiente. Oficio N° 1375-2022-2023-PL3640-2022/CTC-CR, de fecha 24 de febrero de 2023.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 1373-2022--2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 24 de febrero de 2023.
- Ministerio de Economía y finanzas. Oficio N° 1374-2022-2023-PL 3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 24 de febrero de 2023.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N°0750-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de diciembre de 2023.
- Fundación Transitemos. Oficio N° 0757-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.
- Asociación Automotriz del Perú- AAP. Oficio N° 0756-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.
- Instituto Nacional de Calidad - INACAL. Oficio N° 0755-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.
- Contraloría General de la República. Oficio N° 0754-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.
- Asociación de Municipalidades del Perú. Oficio N° 0753-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.
- Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales- ANGR. Oficio N° 0752-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.
- Municipalidad Metropolitana de Lima. Oficio N° 0751-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.

Se ha recibido opiniones de Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de la Producción, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente,

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Asociación Nacional de Automotriz, Contraloría General de la República, Fundación Transitemos y la Municipalidad de Lima Metropolitana.

Proyecto de Ley 4902/2022-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio del Ambiente. Oficio N° 1824-3-PL4902-2022/CTC-CR, de fecha 10 de mayo de 2023.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 1821-3-PL4902-2022-2023/CTC-CR, de fecha 10 de mayo de 2023.
- Ministerio de Economía y finanzas. Oficio N° 1822-2022-2023-PL 4902-2022-2023/CTC-CR, de fecha 10 de mayo de 2023.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N° 1823-2022-2023-PL4902-2022-2023/CTC-CR, de fecha 10 de mayo de 2023.
- Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales. Oficio N° 1825-2022-2023PL4902-2022-2023/CTC-CR, de fecha 10 de mayo de 2023.
- Asociación de Municipalidades del Perú. Oficio N° 1826-2022-2023PL4902-2022-2023/CTC-CR, fecha 10 de mayo del 2023.

Se ha recibido opinión del Ministerio de Energía y Minas.

Proyecto de Ley 4903/2022-CR

No registra oficios de solicitudes de opinión, según el Portal Institucional del Congreso de la República.

Se han recibido opiniones y respuestas de las Instituciones: Ministerio del Ambiente y Opinión Ciudadana en link: <https://acortar.link/FdeUxQB>

Proyecto de Ley 5188/2022-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio del Ambiente. Oficio N° 2129-2022-2023-PL5188-2022/CTC-CR, de fecha 07 de junio de 2023.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 2126-2022-2023-PL3640-2022-2023/CTC-CR, de fecha 07 de junio de 2023.
- Ministerio de Economía y finanzas. Oficio N° 2127-2022-2023-PL 5188-2022-2023/CTC-CR, de fecha 07 de junio de 2023.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N°2128-2022-2023-PL5188-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de diciembre de 2023.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

- Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales. Oficio N° 2130-2022-2023-PL5188-2022-2023/CTC-CR, 06 de junio de 2023.
- OSIPTEL. Oficio N° 2132-2022-2023-PL5188-2022-2023/CTC-CR, 06 de junio 2023.
- INDECOPI. Oficio N° 2133-2022-2023-PL5188-2022-2023/CTC-CR, de fecha 06 de junio de 2023.
- Asociación de Municipalidades del Perú. Oficio N° 2131-2022-2023-PL5188-2022-2023/CTC-CR, 06 de junio de 2023.

Se han recibido opiniones de INDECOPI y del Ministerio de Energía y Minas.

Proyecto de Ley 5306/2022-CR

Se ha solicitado opinión e informe técnico a las siguientes instituciones:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio N° 2290-2022--2023-PL5306-2022-2023/CTC-CR, de fecha 13 de junio de 2023.
- Ministerio de Economía y finanzas. Oficio N° 2291-2022-2023-PL 5306-2022-2023/CTC-CR, de fecha 13 de junio de 2023.
- Ministerio de Ambiente. Oficio N°2292-2022-2023-PL5306-2022-2023/CTC-CR, de fecha 13 de junio de 2023.
- Ministerio de Energía y Minas. Oficio N° 2293-2022-2023-PL5306-2022-2023/CTC-CR, de fecha 13 de junio de 2023.
- Presidencia del Consejo de Ministros. Oficio N° 2294-2022-2023-PL5306-2022-2023/CTC-CR, de fecha 13 de junio de 2023.
- Instituto Nacional de la Calidad- INACAL. Oficio N° 2295-2022-2023-PL5306-2022-2023/CTC-CR, de fecha 13 de junio de 2023.
- Asociación Automotriz del Perú- AAP. Oficio N° 2296-2022-2023-PL5306-2022-2023/CTC-CR, de fecha 13 de junio de 2023.

Se han recibido opiniones de INDECOPI, Presidencia del Consejo de Ministros, Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento y el Ministerio de Energía y Minas.

Proyecto de Ley 6798/2023-CR

El proyecto de ley ingresó a la omisión de Transportes y Comunicaciones el 16/01/2024

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

III CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS LEGISLATIVAS

Proyecto de Ley 1973/2021-CR

La propuesta pretende declarar de interés y necesidad pública la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento. Propone precisiones o plantea el concepto de Vehículos Eléctricos y Vehículos Híbridos; además señala que la implementación de la respectiva infraestructura deberá ser dentro de los estándares internacionales.

Del mismo modo, en la disposición complementaria única final señala que en el marco de sus competencias y atribuciones el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en coordinación con los ministerios de Energía y Minas, de Economía y Finanzas y el Ministerio del Ambiente- deberá establecer los mecanismos para promover el uso de los vehículos referidos y la respectiva implementación logística de abastecimiento energético.

Proyecto de Ley 2617/2021-CR

La propuesta pretende establecer medidas extraordinarias para impulsar el transporte verde y desde este ángulo ingresar a los mismos fines de la electromovilidad. Por ello, el objetivo y finalidad es establecer una debida regulación para impulsar el transporte verde con vehículos de emisiones de carbono cero, y reducir los impactos nocivos en el medioambiente.

Plantea la declaración de interés público con un alcance a todos los vehículos automotores de cuatro ruedas o más, diseñados y contruidos para el uso doméstico, transporte de pasajeros y mercancías. A continuación, plantea definiciones y tipos de vehículos eléctricos, seguido de un breve glosario de términos que se utilizan en el transporte verde y en electromovilidad.

También señala medidas para incentivar el uso del transporte verde a través de: exoneración del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo; más la exoneración del Impuesto Patrimonio vehicular; y propone medidas de depreciación de los vehículos automotores eléctricos.

Igualmente, propone impulsar medidas que incentiven la inversión en la comercialización de vehículos eléctricos y en la instalación de los centros de suministros de energía eléctrica, señalando: Recuperación anticipada del Impuesto General a las Ventas, más la deducción adicional por los gastos de planilla, tasas especiales del Impuesto a la Renta, depreciación acelerada de bienes muebles e inmuebles y su vigencia. Asimismo, en la disposición

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

complementaria final única, establece responsabilidad para el Ministerio de Economía y Finanzas, y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la respectiva reglamentación, en un plazo no mayor de 60 días calendario.

Proyecto de Ley 2934 /2022-CR

La propuesta pretende 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 la infraestructura propiciando el cambio de la matriz energética vehicular, fomentando el chatarreo. La finalidad es establecer un marco regulatorio que asegure el cambio del parque automotor, resguardando la seguridad, la salud y el ambiente, fines similares o en el mismo camino a los propuestos por los Proyectos de Ley de promoción de electromovilidad.

El alcance de esta propuesta abarca a todo vehículo, sea para uso público o privado, que utilicen energías limpias o verdes como matriz energética a nivel nacional. Propone la modificación de los artículos 1° y 8° del DU N°029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo. Además, propone la creación de la Autoridad Autónoma para la masificación del gas; coincidente con las otras iniciativas, plantea incentivos económicos y de flexibilización tributaria.

Proyecto de Ley 2656/2021-CR

La propuesta pretende declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la promoción de electromovilidad, con la finalidad de contribuir a la promoción en la inversión, importación, desarrollo y comercialización de los vehículos eléctricos; todo y más, para mejorar la calidad de vida reduciendo los combustibles fósiles, además de insistir en determinados ahorros a propietarios y usuarios al adquirir y poner en funcionamiento estos vehículos.

El objeto de la ley es establecer las condiciones específicas para hacer efectiva esta promoción y masificación del uso de los vehículos eléctricos en todo el territorio nacional, así como dotar de infraestructura de abastecimiento permanente y fácil y rápido mediante la creación de un marco legal que reduzca o elimine las barreras de acceso a la importación y comercialización de este tipo de vehículos en el mercado nacional.

En su Art.3, esta iniciativa presenta un glosario de términos y definiciones. No es sola de declaratoria de interés nacional y necesidad pública, esta norma va más allá. Así, en su Art.6, plantea inclusión de estos vehículos en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre. En sus siguientes artículos, la propuesta —dejando de ser

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

estrictamente declarativa- propone: Plan de Incentivos a Nivel Municipal, Promoción de Buses desde el Sector Público, Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos, Programa de Chatarreo con Bono para Vehículos Eléctricos.

En el marco del régimen tributario, plantea disminución del Impuesto General a las Ventas para personas o empresas que producen, importan y/o comercializan vehículos eléctricos, aditivos y/o implementos de estos tipos de vehículos. Se propone la asignación del Impuesto Selectivo al Consumo en base al desempeño y eficiencia energética. Además, se plantea exoneración de aranceles a la importación de vehículos eléctricos, exoneración del Impuesto al Patrimonio Vehicular y la aprobación de un Programa de Taxis y Colectivos de Vehículos Eléctricos, priorizando así su uso en todo tipo de transporte público.

Del mismo modo, en Disposiciones Complementarias establece. La primera, plantea modificar el Art.12 del Decreto Ley N°25988. Ley de Racionalización del Sistema Tributario Nacional y de Eliminación de Privilegios y Sobrecostos. Segunda, propone un plazo de 6 meses máximo, para que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones modifique el Reglamento Nacional de Vehículos, adecuándolo a lo aprobado por la presente ley. Tercero, el Ministerio de Energía y Minas, en un plazo de 60 días desde la vigencia de la Ley, adecuará el Reglamento de Usuarios libres de Electricidad, aprobado por el DS 022-2009-EM, de conformidad con la presente ley. Cuarta, que Osinergmin determine una tarifa para el precio de la electricidad, exclusiva para los clientes regulados que promuevan el uso y la masificación de los vehículos eléctricos.

Finalmente, esta iniciativa legislativa encarga a la Dirección General de Electricidad del Ministerio de Energía y Minas, para que emita las Normas Técnicas correspondientes para la instalación de estaciones de recarga, en un plazo máximo de 60 días.

Proyecto de Ley 3640/2022-CR

La propuesta pretende, según su objeto, establecer disposiciones para impulsar el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos a nivel nacional, Señala, con la finalidad de crear las condiciones para la ejecución de infraestructura vial idónea para este tipo de vehículos, construcciones que deberían ser con procedimientos ágiles y simplificados. A la larga, busca reducir la contaminación ambiental, congestión vehicular y modernización del actual obsoleto parque automotor.

Además, plantea autorizar la ejecución de proyectos de inversión pública en el marco de la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

la participación del sector privado. También plantea el procedimiento simplificado de ejecución a todas las obras de infraestructura vial pública destinadas a facilitar la movilidad sostenible y la circulación de automóviles eléctricos e híbridos.

En alcances de la ley, presenta definiciones de Movilidad Sostenible y de Automóvil Eléctrico. La propuesta señala una única Disposición Complementaria Modificatoria del Art. 2-B de la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, a efectuarse con de debida las inversiones denominadas de Optimización, de Ampliación Marginal, de Rehabilitación y de Reposición- IOARR.

También presenta Disposiciones Complementarias Finales: Primera, medidas preferenciales de estacionamiento; Segunda, promoción de la elaboración del Plan Nacional de Masificación de Infraestructura Vial para movilidad sostenible y automóviles eléctricos e híbridos. Tercera, de las acciones de control gubernamental para garantizar inversiones transparentes.

Proyecto de Ley 4902/2022-CR

Según el Objeto de Ley, la propuesta pretende promocionar electromovilidad en el Perú. Su finalidad es ampliar el empleo, reducir la brecha económica, disminuir la contaminación del aire y cumplir con los compromisos internacionales de reducción de emisión de gases de efecto invernadero asumidos en el Acuerdo de París sobre cambio climático (2015).

Además, dispone la participación del Ministerio de Energía y Minas y Ministerio de Transporte y Comunicación, como entes rectores de esta promoción; seguidamente determina atribuciones de participación de estos ministerios, señalando: a) Promover una cultura de uso de vehículos eléctricos. b) Incentivar la compra de vehículos eléctricos, mediante subsidios directos e indirectos. c) Promocionar la construcción de centros y estaciones de carga. d) Elaboración, ejecución de planes, programas y proyectos que permitan compra y uso de vehículos eléctricos. e) Incentivar la innovación en políticas públicas sostenibles. f) Coordinar con los demás sectores y las entidades públicas y privadas. g) Armonizar estándares y eliminar barreras burocráticas.

Asimismo, plantea Disposiciones Complementarias Finales: Primera, la presente Ley se aplicaría a partir del día siguiente de su publicación. Segunda, otorgaría un plazo de 90 días desde la vigencia de la presente Ley, para que el Ministerio de Energía y Minas y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, convoquen a un proceso de planificación estratégica, transversal e inclusiva para hacer efectiva

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

la compra e uso de vehículos eléctricos. En esta última tarea se involucra la participación del Ministerio del Ambiente.

Proyecto de Ley 4903/2022-CR

La propuesta pretende promover la electromovilidad en el Perú, conforme señala en su Objeto de Ley. Expresamente no señala finalidad, pero de su fundamento se deduce que busca contribuir a 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 electromovilidad.

Hace las definiciones sobre los vehículos eléctricos e infraestructura de carga. Del mismo modo, propone incentivos para la electromovilidad: a) Exoneración de impuestos de importación y otros tributos relacionados a vehículos eléctricos. b) Incentivos tributarios para empresas que realicen inversiones en infraestructura de carga y c) Establecimiento de tarifas preferenciales en viajes, estacionamientos públicos y otros servicios que se brindan con vehículos eléctricos.

Además, plantea modalidades para el fomento de la investigación e innovación en electromovilidad; más la implementación, seguimiento y supervisión de parte del Ministerio de Transporte y Comunicación con los gobiernos regionales y locales. Propone Disposiciones Complementarias Finales: Primera, dispone que el Ministerio de Energía y Minas y Ministerio de Transporte y Comunicaciones implementen acciones para el cumplimiento de la presente Ley. Segunda, de convertirse en ley, entraría en vigencia a los 6 meses de su publicación en el diario oficial El Peruano. Tercera, el Ejecutivo reglamentará en un plazo de 60 días de publicada la presente ley.

Proyecto de Ley 5188 /2022-CR

En el Capítulo I de Disposiciones Generales, en su Art.1, la propuesta pretende 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; conforme textualmente señala el Objeto de Ley. Con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y reducir la importación de combustibles líquidos.

En su Art.2, plantea la declaración de necesidad pública e interés nacional del Sistema Integrado de Transportes que considere el desarrollo y la promoción de electromovilidad dentro del territorio peruano. Seguidamente, en el Art.3, presenta hasta 04 principios.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

En esa misma línea, en su Capítulo II de Fomento de la Electromovilidad, Art.4 de Promoción de la electromovilidad a través del Estado, señala una acción multisectorial para promover efectivamente el uso de estos vehículos, comprometiendo al Ministerio de Educación- MINEDU a capacitar y formar al ciudadano en electromovilidad. En el Art.5 de Inclusión de los vehículos eléctricos e híbridos en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre; donde el Ministerio de Transporte y Comunicaciones- MTC tendría competencia exclusiva para determinar el ingreso y salida de los vehículos eléctricos e híbridos y todos sus componente en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre- SNTT.

En sus siguientes artículos se plantea la (Art.6) Priorización de adquisición de Vehículos Eléctricos; (Art.7) Beneficios administrativos; (Art.8) Exoneración del impuesto General a las Ventas para vehículos eléctricos; (Art.9) Exoneración del Impuesto Patrimonio Vehicular para vehículos eléctricos.

En el Capítulo III de Infraestructura de Carga y Abastecimiento, Art.10 de Estaciones de carga del sector público, señala la obligación de disponer de zonas de parqueo vehicular e implementar espacios priorizados para el parqueo de vehículos eléctricos o híbridos. En sus siguientes artículos señala (Art.11) sobre Infraestructura de Carga en Estacionamientos; (Art.12) sobre Infraestructura de Carga en Domicilios; (Art.13) indica sobre Supervisión y Fiscalización de la Infraestructura de Carga.

Además, en su Capítulo IV de Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos, plantea (Art.14) Etiquetado de Eficiencia Energética para vehículos, (Art.15) Identificación de Vehículos Eléctricos.

Asimismo, propone 03 Disposiciones Complementarias Finales: Primera, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones apruebe el Reglamento de la presente ley, en un plazo no mayor de 90 días, mediante Decreto Supremo refrendado por los titulares de los Ministerios de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio del Ambiente. Segunda, señala sobre el financiamiento que será con el presupuesto institucional de las entidades correspondientes. Tercera, señala que las demás entidades y organismos como el Ministerio de Educación, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Osinergmin, gobiernos locales y demás participen en el fomento y desarrollo de la movilidad eléctrica.

Proyecto de Ley 5306 /2022-CR

La propuesta pretende, como dice en su objeto de ley, promover el uso de vehículos eléctricos en la población de todos los niveles sociales. En su finalidad,

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

señala que, contribuirá a la mitigación de la contaminación atmosférica evitando, entre los múltiples factores que generan los efectos negativos, los que producen emisiones de gases de efecto invernadero, garantizando el bienestar social, económico y ambiental de los ciudadanos.

A continuación, presenta un glosario de definiciones de tipos de vehículos eléctricos, además de tipo de estaciones de carga. Sobre centros de carga, menciona que deben ser promovidos y hasta construidos por las municipalidades y gobiernos regionales; es más, dice que las entidades públicas y privadas, comerciales y de vivienda deben adecuar áreas para estos servicios de carga de vehículos eléctricos.

Del registro de centro de carga, dice que debe haber un registro a nivel nacional de pleno conocimiento de los ministerios Energía y Minas, Transportes y Comunicaciones y Ambiente, así como de los gobiernos regionales, municipales y otras entidades competentes. De igual manera, propone la comisión multisectorial de promoción e incentivos, la misma que estará integrada por la Presidencia del Consejo de Ministros, Ministerio de Economía, Ministerios de Transportes y Comunicaciones; Ministerio de Energía y Minas; Ministerio del Ambiente; y el Instituto Nacional de calidad.

Propiamente de la reglamentación, se menciona que debe efectuarla la Presidencia del Consejo de Ministros - PCM y el Instituto Nacional de Calidad - INACAL, en un plazo de 60 días calendarios.

Proyecto de Ley 6798/2023-CR

La propuesta pretende, como dice en su Objeto de Ley, la promoción y masificación del uso d vehículos eléctricos e híbridos en el servicio de transporte público de pasajeros bajo el sistema de transportes masivo en el territorio nacional. Bajo la finalidad de alcanzar un sistema de transporte público de calidad y, a la vez, reducir emisiones de gases de efecto invernadero y reducir emisiones gaseosas contaminantes.

Seguidamente, plantea la priorización de la electromovilidad en los diversos contratos de la Asociación Pública Privada, para promover y facilitar la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, Es más, plantea formular adendas a los actuales contratos de concesión bajo esta modalidad de Asociación Pública Privada, que estuvieran vigentes en el servicio del transporte de pasajeros facilitando así las nuevas adquisiciones de las flotas de vehículos eléctricos e híbridos.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Al igual que anteriores iniciativas, este proyecto de ley también presenta un breve glosario de los tipos de vehículos eléctricos.

Finalmente, presenta 02 Disposiciones Complementarios Finales: Primera: De creación de la Comisión Técnica Multisectorial de Promoción de la Electromovilidad, para proponer la Política Nacional de Electromovilidad y que estaría compuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC, Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU, Ministerio de Energía y Minas- MINEM, Ministerio del Ambiente- MINAM y Ministerio de Economía y Finanzas- MEF. Segunda: plantea que el Poder Ejecutivo, mediante el MTC, pueda reglamentar en un plazo de 90 días hábiles.

IV MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N°29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N°30705, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas.
- Ley N°27345, Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía.
- Decreto Supremo N°058-2003-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
- Decreto Supremo N°053-2007-EM, que aprueba el Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía.
- Decreto Supremo N°064-2010-EM que aprueba la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040.
- Decreto Supremo N°027-2019 Decreto Supremo que crea el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible.
- Resolución Ministerial N°250-2019 MINEM-DM, donde se publicó el proyecto del DS que declara de interés nacional y necesidad pública la promoción de vehículos eléctricos e híbridos, y facilita las condiciones para el desarrollo de la infraestructura para su abastecimiento de energía.
- DU No. 029-2019 que establece incentivos para el fomento del chatarreo y su reglamentación mediante el Decreto Supremo No. 005-2021-MTC.
- Decreto Supremo N°022-2020-EM, que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

V ANÁLISIS DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

5.1 Objeto de Ley y Finalidad en común

Los proyectos de leyes tienen como común denominador la promoción del uso de vehículos eléctricos e híbridos en el Perú. Además de este eje común, conforme se señala en cada Objeto de Ley, estas iniciativas legislativas se complementan planteando asuntos más específicos como:

- Adecuación e instalación de centros de abastecimiento de este tipo de energía o Grifo de Vehículos Eléctricos, conocidos también como conectores.
- Facilitación, pero a la vez regulación, a la importación, el desarrollo (ensamblaje, adaptaciones y otros) y la comercialización de los vehículos eléctricos e híbridos.
- Masificación del uso estos vehículos eléctricos e híbridos principalmente en el transporte público y en la reducción de costos de transporte en el sector productivo. Más que su uso en el transporte de tipo particular y/o individual, salvo en vehículos clasificados como de micromovilidad.
- Proposición de políticas y programas de intervención estatal, como incentivos de tipo tributario y no tributario, para hacer efectiva –y en el plazo inmediato- la importación, desarrollo industrial, adquisición y uso de estos vehículos.
- Muchas iniciativas, además muestran preocupación por la definición de estos nuevos conceptos en el transporte; señalando en sus articulados un breve glosario. Lo que será analizada y precisada más adelante.

Además, estas propuestas de ley, tienen alta coincidencia o correlación al señalar su finalidad, es decir el ¿para qué esta urgente promoción del uso de vehículos eléctricos e híbridos? Por lo tanto, el presente estudio resume la Finalidad en:

- Contribuir a reducir las emisiones globales producidas por el transporte, con impactos nocivos a la salud humana y el ambiente. Así avanzar en el cumplimiento de compromisos ambientales internacionales, conforme fue ratificado el Acuerdo de París mediante DS 058-2016-EF, de Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) a la reducción del 30% respecto a las emisiones de gases de efectos invernadero (GEI) proyectadas para el año 2030.
- Contribuir a modernizar y transformar la estructura energética del actual parque automotor en Lima y Callao principalmente y demás ciudades del país.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

- Propiciar el ahorro económico a propietarios y usuarios prioritariamente del servicio público por las múltiples ventajas y los menores costos mostrados en otros países, en el funcionamiento del vehículo eléctrico e híbrido.
- Promover, bajo responsabilidad conjunta de los 03 niveles de gobierno y con participación del empresariado privado; la construcción y adecuación de la infraestructura vial, estacionamientos, señalización y demás inversiones para el debido funcionamiento integrado, responsable y formal de la variedad de unidades de los vehículos eléctricos e híbridos.

Cabe mencionar que hasta 02 Proyectos de Ley que están integrados al presente dictamen, van al mismo Objeto de Ley, de promover electromovilidad en el Perú, así como a la misma Finalidad; pero mediante conceptos directamente relacionados a la “Promoción del Transporte Verde” o mediante el concepto mayor dimensión de “Promoción del Transporte Sostenible y Sustentable”.

Por ello, vale extraer sus definiciones. “**Transporte Verde**” como un conjunto de medidas, intervenciones y políticas medioambientales sostenibles que introducen unidades vehiculares que emiten menos o cero gases contaminantes, principalmente al servicio del transporte público. Unidades de transportes que funcionan en base a una batería que alimenta su motor y no quema combustible internamente y también requieren de menos líquidos nocivos y contaminantes como aceite de motor o líquidos refrigerantes y otros.

Así como, “**Transporte Sostenible y Sustentable**” conceptuado como proceso que contiene planes, políticas y programas gubernamentales bajo un concepto de mayor dimensión que propiamente las definiciones de electromovilidad. Son sistemas de transporte que están en la búsqueda constante de reducción de la huella ambiental y la masificación del uso de energías limpias y renovables, capaz de satisfacer necesidades de ciudadanos de transportarse libremente, con la debida comodidad y sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos actuales y futuros.

5.2. Fundamentos de los Proyectos de Ley

Observando nuestra realidad peruana, la calidad del aire, agua y suelo –en muchos lugares- está comprobadamente contaminada; situación que está agudizada aún más en las grandes urbes, como es el caso en la gran metrópoli de Lima y el Callao y otras importantes ciudades del país, causadas principalmente por el transporte y su quema de inmensos caudales de hidrocarburos en medio de un obsoleto parque automotor congestionado, al que se suma la informalidad y desarticulación en el servicio público del transporte urbano e interurbano.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

A propósito, el actual parque automotor nacional se calcula en 2'602,030 vehículos livianos y pesados y 2'675,558 vehículos menores, así como para Lima y Callao: *“La ATU señala que el 30.6% de vehículos del transporte público regular (cuya flota supera las 22 mil unidades) y el 9% del servicio de taxi (más de 100 mil unidades), tiene más de 15 años de antigüedad, lo que representa un riesgo para la salud y seguridad de los usuarios. Además, señaló que un vehículo con más de 20 años de antigüedad es 53 veces más contaminante que uno de cinco años o menos. En esa línea, remarcó la urgencia de tomar acciones inmediatas como el chatarreo vehicular.”*¹

Al respecto, los retos urgentes y conjuntos que se deben asumir los señala el Ministerio del Ambiente- MINAM, señalando: *“El impulso de la renovación del parque automotor, la implementación de la movilidad eléctrica o sostenible y el fortalecimiento de las fiscalizaciones en las actividades industriales y comerciales, son algunas de las medidas que se vienen promoviendo a nivel multisectorial para mejorar la calidad del aire en el país”*. Precizando que, *“en Lima y el Callao, el 58 % de la contaminación del aire por material particulado fino es generado por el parque automotor”*.² Así lo sostuvo Luis Ibáñez, especialista en gestión de la calidad del aire de este ministerio.

Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través del Informe No. 0194-2022-EF/61.01 (respuesta a solicitud de Opinión sobre Electromovilidad), señala: *“Sobre las emisiones del transporte y las recomendaciones de política; Según el Informe sobre clima y desarrollo de los países, realizado para el Perú por el Banco Mundial, aunque el cambio en el uso de la tierra y la silvicultura es la principal fuente de emisiones de Perú, el transporte es el sector donde las emisiones han aumentado con más rapidez. Entre el 2000 y 2016 se produjo un crecimiento del 44% en la flota de vehículos y un incremento del 123% en las emisiones. Las emisiones del sector transporte representaron el 10% del total de emisiones”*.

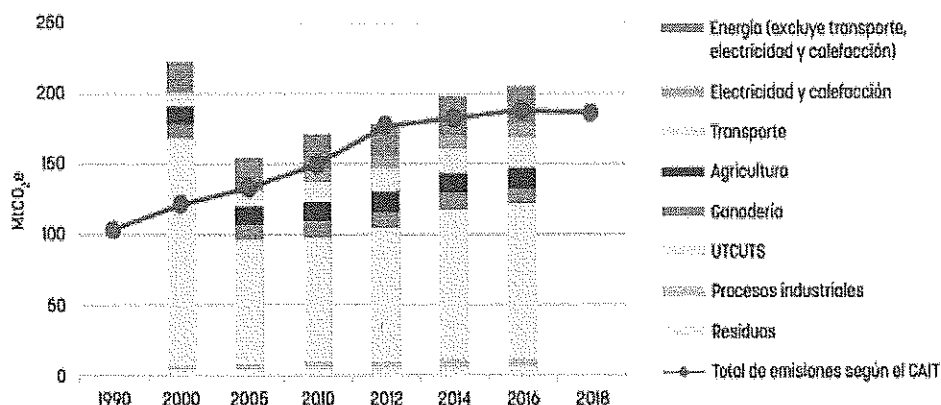
¹ El Comercio de ago.2023 <https://elcomercio.pe/peru/atu-parque-automotor-genera-el-58-de-la-contaminacion-del-aire-indica-el-mtc-ultimas-noticia/>

² Portal del MINAM, publicación de setiembre del 2020: <https://www.gob.pe/institucion/minam/noticias/303159-evaluan-adoptar-acciones-sobre-movilidad-sostenible-y-renovacion-del-parque-automotor-para-mejorar-la-calidad-del-aire>

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

GRAFICO 1:

Emisiones de GEI totales por sector (1990-2018)



Fuente: MINAM

Elaboración: Banco Mundial

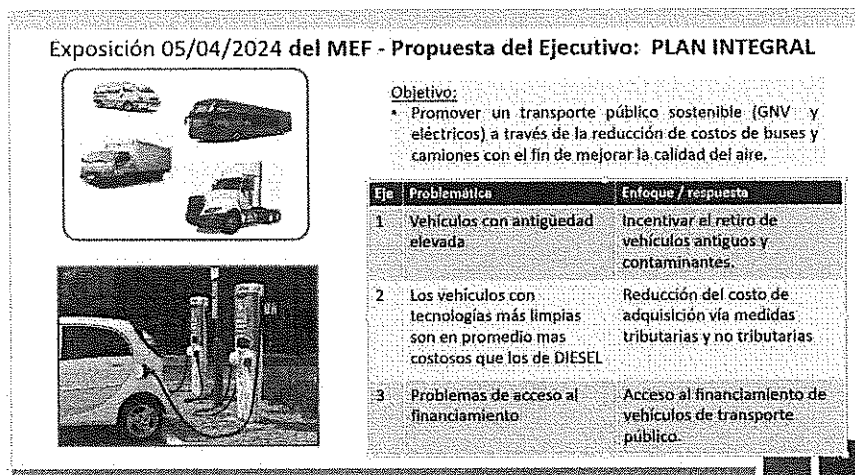
Recientemente, el MEF resume su posición al respecto señalando que, *“...promover electromovilidad es un medio para reducir la contaminación y mejorar la calidad de vida de la población. La congestión vehicular es un problema cuya solución va por la potenciación del transporte público y reducción de la cantidad de vehículos particulares, (...) requiere incentivar un transporte público limpio, reducir el parque automotor y promover el transporte no motorizado. La promoción de la electromovilidad requiere medidas tributarias y no tributarias para promover el transporte público (pasajeros y carga).”*³

Es más, muy coincidente con los Proyectos de Leyes en estudio, el MEF centra sus compromisos en promover un transporte público sostenible (con prioridad en vehículos eléctricos y vehículos de gas natural vehicular) a través de la reducción de costos de buses y camiones con el fin de mejorar la calidad del aire. Para el que plantea hasta tres tareas a asumirse en esta perspectiva: (a) Incentivar el retiro de vehículos antiguos y contaminantes. (b) Reducción del costo de adquisición vía medidas tributarias y no tributarias. (c) Acceso al financiamiento de vehículos de transporte público.

³ Exposición del MEF en Sesión Extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones 05/04/24

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

GRAFICO 2:



Asimismo, el empresariado privado asociado, sobre este tema, señala: “De acuerdo al World Air Quality Report del 2022, el Perú se ubica en el 38° lugar del país más contaminando en el mundo; sin embargo, en América Latina somos los primeros” asevera Ellioth Tarazona, Gerente Técnico de la Asociación Automotriz del Perú (AAP). También señala: “...todos los habitantes de Lima pierden en promedio 2.2 años de vida solamente por contaminación vehicular”.

Lo importante es que, esta asociación privada planteó con anticipación su propuesta del Plan Nacional de Electromovilidad⁴, donde señala hasta tres ejes. “El primer eje consiste en establecer el marco regulatorio y tiene como finalidad aprobar el Plan Nacional de Electromovilidad, crear el Fondo Nacional de Electromovilidad, reglamentar la infraestructura de carga y abastecimiento, reglamentar las inspecciones técnicas vehiculares para los vehículos electrificados y reglamentar disposición de las baterías de los vehículos eléctricos.”⁵

Es más, esta Asociación Automotriz del Perú (AAP), en reciente exposición⁶ señala capacidades de aporte del sector automotor y actividades conexas, que alcanzan un aporte del 16% al PBI y contribuye con el 15% del total de los

⁴ Portal de AAP, con motivo de la presentación del Plan Nacional de Electromovilidad <https://aap.org.pe/contaminacion-vehicular-genera-10-mil-fallecimientos-por-anuales-en-lima-y-callao-electromovilidad-electrificados/>

⁵ Plan Nacional de Electromovilidad, iniciativa de la entidad privada AAP del año 2021 [file:///C:/Users/ecarhuaricra/Downloads/AAP Plan Nacional de Electromovilidad-completo-comprimido.pdf](file:///C:/Users/ecarhuaricra/Downloads/AAP%20Plan%20Nacional%20de%20Electromovilidad-completo-comprimido.pdf)

⁶ Exposición de la AAP en Sesión Extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones 05/04/24

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

montos de impuestos recaudados. Igualmente expone que, el Perú es uno de los países que está relegado en la compra anual de vehículos electrificados, alcanzado solo 4,484 durante el año 2023; comparado con México y Brasil es abismal la diferencia, estos países alcanzan 74,263 y 93,927 vehículos adquiridos en el mismo año, respectivamente.

En el fundamento de estos Proyectos de Leyes también se presenta data de la importación y venta de unidades móviles del año 2023 que, según la referida publicación de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), en los tres tipos de vehículos eléctricos e híbridos destaca en cantidad anual el Tipo HEV Vehículo Eléctrico Híbrido, liderando el mercado nacional las marcas de Toyota, Geely, Suzuki y Audi.

CUADRO 1:

VENTA DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS ENE-DIC 2023
Por tipo de tecnología

BEV: Battery Electric Vehicle (Vehículo Eléctrico de Batería)			HEV: Hybrid Electric Vehicle (Vehículo Eléctrico Híbrido)			PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle (Vehículo Eléctrico Híbrido Enchufable)		
MARCA	2023	PART	MARCA	2023	PART	MARCA	2023	PART
JAC	30	11.2%	TOYOTA	928	23.6%	BMW	177	61.2%
HYUNDAI	29	10.9%	GEELY	659	16.8%	VOLVO	82	28.4%
MINI	22	8.2%	SUZUKI	575	14.5%	MINI	15	5.2%
AUDI	22	8.2%	AUDI	430	10.9%	CHERY	12	4.2%
BMW	21	7.9%	M. BENZ	317	8.1%	FERRA	2	0.7%
NISSAN	21	7.9%	VOLVO	296	7.5%	McLAR	1	0.3%
MAXUS	17	6.4%	LEXUS	130	3.3%			
DONGFE	13	4.9%	SUBARU	103	2.6%			
BYD	9	3.4%	KIA	79	2.0%			
KEYTON	9	3.4%	HYUNDAI	75	1.9%			
VOLVO	8	3.0%	FORD	66	1.7%			
MAPLE	7	2.6%	LAND.ROV	62	1.6%			
DFSK	7	2.6%	BMW	54	1.4%			
KIA	6	2.2%	CHERY	42	1.1%			
FUNKY	4	1.5%	RAM	34	0.9%			
OTROS	42	15.7%	OTROS	78	2.0%			
TOTAL	267	100.0	TOTAL	3,928	100.0		289	100.0

Fuente: SUNAT, Regímenes Definitivos Elaboración: GEE – AAP Ene.2024

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

En la misma intención de fortificar los fundamentos, se extrae de los Proyectos de Leyes, data justamente de la importación de vehículos según tipo de combustible:

Importación de vehículos ingresados en el año 2021

- 55,4% de los vehículos tuvieron un motor a gasolina
- 17,5% correspondió a vehículos a diésel.
- 00.1% (solo 241 vehículos) tuvieron un motor eléctrico y
- 00.7% (es decir, 1,6199) fueron híbridos.

Entonces, considerando las categorías de vehículos eléctricos e híbridos, ambas representan menos del 1% del total de importaciones anual de vehículos. Por otro lado, según información de la SUNAT, el valor promedio de importación de un vehículo eléctrico (sin considerar a los vehículos especiales, ni a las motocicletas, trimotos y cuatrimotos) es de aproximadamente US\$ 27,017.00 dólares americanos, lo que significa un monto muy superior al promedio del valor de los vehículos no eléctricos.

Para el mejor entendimiento del transporte de pasajeros en Lima y Callao, se presenta la data de personas que viajan en el Sistema de Corredores Complementarios de Lima y Callao; tanto por día, mes y año, diferenciado entre pasajeros de tarifa general, estudiantes que pagan medio pasaje y beneficiarios del pase libre. Esto como un reflejo de lo que también estaría pasando en las otras modalidades del transporte, como la del Metro-Línea 1 y en el sector de buses del servicio público masivo en Lima y Callao que trabajan formalizados u operan bajo autorización en sus respectivas rutas urbanas.

CUADRO 2:

TABLA: SISTEMA DE CORREDORES COMPLEMENTARIOS DE LIMA y CALLAO

MUESTRA ANUAL 2022	CANTIDAD DE PERSONAS EN EL AÑO 2022 (CONFORME A VALIDACIONES)						
	TARIFA GENERAL	PORCEN SOBRE EL TOTAL	TARIFA DIFERENCIADA A UNIVERSIT. ESC. y OTROS	PORCEN SOBRE EL TOTAL	PASE LIBRE	PORCEN SOBRE EL TOTAL	TOTAL
PROMEDIO DE PASAJEROS DÍA	211,414	89%	21,122	9%	4,896	2%	237,433
PROMEDIO DE PASAJEROS MES	6'274,175	89%	612,822	9%	147,440	2%	7'034,437
PROMEDIO DE PASAJEROS AÑO	65'533,175	84%	9'396,990	12%	3'287,003	4%	76'197,169

Fuente: Liquidación y Recaudo de los Corredores Complementarios – SSTR/MTC

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Finalmente, en el contexto internacional, tanto el petróleo, gas y carbón fueron protagonistas de la agenda de discusión de la Cumbre Mundial por el Clima- COP 28, efectuada recientemente a fines del 2023 en los Emiratos Árabes Unidos- EAU, que ha reunido cerca de 200 jefes de Estado de diversos países donde -por primera vez- se ha determinado: *“...la necesidad de “dejar atrás” los combustibles fósiles en los sistemas energéticos, de manera justa, ordenada y equitativa, acelerando la adopción de medidas en este decenio crítico, a fin de lograr el cero neto para 2050. Así, tras las dudas y las largas negociaciones, finalmente, la senda marcada por la COP sigue el rumbo establecido por los objetivos de descarbonización de la Unión Europea”*.⁷

Bajos estos fundamentos del contexto nacional e internacional, preocupante por la grave situación del transporte terrestre y del medio ambiente urbano generados por un parque automotor obsoleto colmado de la quema de combustibles fósiles, y de fundamentos de perspectiva y de tendencia mundial sobre la necesidad de masificar el uso de vehículos eléctricos e híbridos; es que están planteadas estas iniciativas legislativas que en común orientadas a la promoción, regulación y desarrollo de la electromovilidad en el Perú; en camino o perspectiva hacia una movilidad sostenible y sustentable.

5.3 Análisis de opiniones recibidas

5.3.1 Proyecto de Ley 1973/2021CR.

El Ministerio del Ambiente, remite opinión mediante Oficio No.00406-2022-MINAM/DM, que adjunta Informe N°00415-2022-MINAM/SG/OGAJ, articulado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, señalando como conclusión que, emite opinión en el sentido que la comisión dictaminadora deberá evaluar e incorporar los aportes que a modo de observaciones y sugerencias se efectúan.

Sin embargo, este documento también contiene INFORME N° 00128-2022-MINAM/VMDERN/DGCCD de la Dirección de Cambio Climático y Desertificación, concluyendo que el Proyecto de Ley 1973/2021-CR es viable con observaciones, considerando que se debe incorporar un artículo de cumplimiento de principios y normas ambientales, en particular las disposiciones de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA) y su Reglamento, aspecto que debe ser desarrollado en la respectiva exposición de motivos, caso contrario dicha propuesta al ser declarativa podría generar la vulneración de dichas disposiciones.

⁷ KPMG Tendencias (Red Mundial de Consultores, Auditores y Profesionales) publicado 14 dic. 2023 <https://www.tendencias.kpmg.es/2023/12/acordado-cop28-accion-vision-sectorial/>

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Asimismo, se incluye el INFORME N° 00087-2022-MINAM/VMGA/DGCA, de la asistencia en gestión de la calidad Ambiental, concluyendo que el proyecto de Ley N° 1973/2021-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbridos eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento", es viable y debe considerarse la observación reseñada en el numeral 2.7 del presente informe.

El referido punto 2.7 textualmente indica: *"El artículo 3 de la propuesta de Ley sólo hace referencia a los estándares internacionales de la Organización Internacional de Normalización -ISO en cuanto a la implementación de la infraestructura para los vehículos eléctricos o híbridos. Consideramos que el legislador debe incluir la referencia a los estándares de la Comisión Electrotécnica Internacional (IEC) que, junto a ISO, constituye un referente en materia de estandarización a nivel internacional".*

Asimismo, señala que la electromovilidad contribuye a la mejora de la calidad del aire y reduce la emisión de gases de efecto invernadero, indicando que el Proyecto de Ley tendrá una incidencia significativa en la disminución de las infecciones respiratorias agudas, en tanto los vehículos eléctricos e híbridos tienen nivel de contaminación cero y contribuyen con los objetivos de la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático al 2050 -ENCC2050.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite Oficio No.2501-2022-MTC/04, adjuntando copia del Informe N° 1264-2022-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, a través del cual adjunta opinión de la Dirección General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal según INFORME N° 0826-2022-MTC/18.01; concluyendo que se observa el Proyecto de Ley N° 1973/2021-CR, señalando: Que se debería precisar en la propuesta legislativa respondiendo a la interrogante ¿En qué aspectos específicos incidiría la referida promoción, para el uso de los vehículos eléctricos, híbridos eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento energético?

También, dicho informe observa que, las definiciones o los conceptos de vehículo eléctrico y vehículo híbrido, propuestas en el Proyecto de Ley, difieren de las establecidas en el marco normativo en materia de transporte y tránsito terrestre vigente, contenidas en el Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos. También se observa porque falta precisar cuándo se menciona implementación de la infraestructura, toda vez que puede entenderse como el requerimiento de vías, caminos, carreteras u otros, o el planteamiento para la fabricación de dichos vehículos, etc.

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Finalmente, se observa que en la Exposición de Motivos no se hace referencias a las fuentes, sobre los datos y/o información que reseña, eso es lo básico; lo que deberá incidirse en el mayor sustento del Proyecto de Ley.

Además, se incluye el Informe Legal No. 1264-2022-MTC/08 propiamente de la Dirección General de Asesoría General, donde se colige que el Poder Ejecutivo, mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha aprobado diversas normas legales del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, señalando que la propuesta legislativa ya está contemplada en esta normatividad vigente, pero que además, interfiere contraviniendo de tal manera el artículo 43° de la Constitución y el Principio de Organización e Integración de la República, con su Estado indivisible y su gobierno unitario, representativo y descentralista.

El Ministerio de Energía y Minas a través de la Oficina General de Asesoría Jurídica, remite el Informe No. 0602-2022-MINEM/OGAJ, concluye que el proyecto 2173/2021CR resulta viable con las siguientes observaciones que, textualmente dice:

“(A) Es conveniente uniformizar las definiciones incluidas en el Proyecto de Ley, y las contenidas en las normativas sectoriales, tal como la expuesta en el Decreto Supremo N°019-2018-MTC. (B) A fin de considerar la implementación de la infraestructura para el funcionamiento de los vehículos eléctricos, se recomienda que se considere que se han desarrollado numerosas normas técnicas, así como normas de seguridad, tales como el Código Nacional de Electricidad-Utilización”.

5.3.2. Proyecto de Ley 2617/2021CR

El Ministerio de Economía y Finanzas, a través del Oficio No. 358-2023-EF/10.01 remite adjunto el Informe No. 0037-2023-EF/63.06 de la Dirección de Normatividad de la Dirección General de Programación Multianual, señalando conclusiones de opinión en base a un Predictamen recaído en varios proyectos de ley. En resumen emite opinión desfavorable a esta iniciativa del transporte verde, principalmente por las intromisiones que se plantean en pretender legislar en tributación de importaciones de vehículos, exoneraciones o disminución de porcentajes del ISC, IGV, IR, etc. o por la intromisión en programas de incentivos –como dice el Art.79 de la Constitución- el Congreso no puede proponer ni aprobar tributos y no tiene iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos; siendo responsabilidad propiamente del Poder Ejecutivo.

En las conclusiones de este amplio informe de opinión también está el análisis de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, lo que en materia de sus competencias, formula observaciones.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Igualmente está lo referido por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos que, también en materia de sus competencias, emite opinión desfavorable sobre el Predictamen. Así, se consolida la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas-MEF formulando observaciones al Predictamen.

Sin embargo, se identifica con esta urgencia de la promoción de electromovilidad en el Perú; por lo que desarrolla importantes precisiones conceptuales, como: *“...el propósito último de promover la electromovilidad es reducir el nivel de contaminación y mejorar la calidad de vida de la población; es decir, la electromovilidad no es un fin sino un medio. En este sentido, cualquier análisis sobre una política que promueva la electromovilidad no debe ser evaluada, respecto al incremento del número de vehículos que utilicen energía eléctrica, sino respecto a la reducción de emisiones contaminantes y la mejora de la calidad de vida de la población. También se establece el compromiso de alcanzar la neutralidad climática en el 2050, es decir, que la cantidad de CO2 liberado a la atmósfera (el principal gas causante del calentamiento global) por la actividad humana sea equivalente a la que absorben los sumideros naturales, como los bosques”.*

Además, se indica: *“Según el Banco Mundial, para alcanzar la meta de carbono neutral al año 2050, se requiere: Una electrificación agresiva de los vehículos de transporte público. / Una política de densificación de las ciudades a través de una urbanización orientada al tránsito (...) con servicios a corta distancia del principal medio de transporte público, promoviendo así una alta densidad. / La adopción de nuevos hábitos como la digitalización y el trabajo remoto”.*

Es más, el Banco Mundial en el Informe sobre clima y desarrollo de los países, en el específico preparado para el Perú, plantea hasta 06 políticas con potenciales beneficios, inclusive beneficios económicos potenciales por una valor calculado en USD 23,000 millones entre los años 2022–2050, siempre que reduce la contaminación atmosférica, la congestión vehicular, los accidentes viales, el mantenimiento vial y el uso de combustible.

“Estas políticas son:

- P1. Promover el desarrollo de 10 centros de servicio de carga o camiones, estos centros en la red logística ayudarían a reducir el recorrido de camiones entre 30 mil y 34 mil kilómetros por año.*
- P2. Ampliar el programa de chatarreo para reducir la antigüedad de la flota de vehículos de transporte de carga: La reducción del número de vehículos de más de 15 años mejoraría la eficiencia de las emisiones.*
- P3. Promover el intercambio intermodal del transporte terrestre de carga al transporte de cabotaje.*

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

- P4. Promover el transporte no motorizado (TNM) en Lima y Callao e implementarlo en las principales ciudades. Se requiere el desarrollo de la infraestructura del TNM para distancias cortas y para aumentar el acceso a los sistemas de transporte público masivo.
- P5. Ampliar el Sistema Tránsito Rápido de Autobuses (BRT) en Lima y Callao e implementarlo en las principales ciudades. La ampliación de los kilómetros del sistema de BRT podría ayudar a reducir significativamente las emisiones, mejorar la accesibilidad y disminuir el consumo de combustible.
- P6. Implementar el sistema de transporte de última milla de carga basado en bicicletas en el área metropolitana de Lima. Aproximadamente el 25 % de las emisiones de GEI del transporte urbano provienen del traslado de mercancías.”

En el Informe de opinión, el MEF trata de la Política de Chatarreo, conceptuándolo como un mecanismo de renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que afectan la salud pública, siendo la antigüedad de los vehículos uno de los factores más importantes. Textualmente menciona:

“Al respecto, actualmente en nuestro país solo hay una planta autorizada, correspondiente a la empresa Ferrocas E.I.R.L. El Programa de Chatarreo del MTC se inició en abril del 2022 y a la fecha solo se ha realizado a manera de prueba la destrucción de seis vehículos. Para las personas o empresas que se acojan de manera voluntaria, se les otorga un bono económico para ayudar en la adquisición de un nuevo vehículo. Aunque se han destinado S/ 80 millones a este programa, a la fecha aún no se ha establecido una metodología para el cálculo del bono. Solo la Municipalidad de Lima ha ejecutado un programa de chatarreo. Durante el 2019-21, se destruyeron 208 unidades con una antigüedad superior a los 20 años y se entregaron bonos por más de 1 millón de dólares, siendo los incentivos por vehículo entre US\$ 4 mil y US\$10 mil.”

Como conclusión emite opinión desfavorable sobre el Proyecto de Ley, en medio de otros proyectos estudiados en el referido Predictamen.

El Ministerio del Ambiente, remite opinión con Oficio 0398-2023-MINAM_DM, a través de la Dirección de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero concluyendo, que el Proyecto de Ley N°2617/2021CR, coadyuvaría a la implementación de la medida de mitigación de la contaminación, conforme está planteada en el marco de la Contribución Determinada Nacional- NDC; así como al cumplimiento de acciones prioritarias señaladas en el Decreto Supremo N°003-2022-MINAM, Decreto Supremo que declara de interés nacional la emergencia climática; lo cual,

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

permitiría la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte, aportando así, a los compromisos y metas de mitigación del Perú.

Igualmente el Ministerio del Ambiente emite opinión a través de la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental señalan que resulta viable con observaciones, debiendo incorporarse los ajustes indicados, como: consideración del DS N° 022-2020-EM, recomendándose un análisis de relación entre el Proyecto de Ley y este DS de “*infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica*”, con la finalidad de evitar una duplicidad normativa o sobreregulación; así como sugiere que se realicen las modificaciones en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que correspondan. Además indica:

En adición, cabe señalar que, toda iniciativa legislativa que busca introducirse al ordenamiento jurídico debe estar alineada a los derechos y preceptos constitucionales y, además, debe guardar concordancia o coherencia con las disposiciones que ya forman parte del marco normativo vigente, con el propósito que su aplicación sea viable y permita la implementación de sus medidas; de lo contrario esta devendría en inoficiosa.

El Ministerio de Energía y Minas, a través del Oficio No.233-2023-MINEM_DM, remite Informe No.0289-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica, que considera que el proyecto es viable con observaciones, conforme se resumen de la siguiente manera: (1) Es conveniente uniformizar las definiciones incluidas en el Proyecto de Ley, muchas de ellas ya establecidas en normas sectoriales como lo que contienen en el DS No.019-2018-MTC; (2) Precisar alcance de la norma en prohibición de la circulación de vehículos automotores o los beneficiarios de los incentivos en tanto que existen diversos tipos de vehículos eléctricos o precisar la definición del término “usuario”; (3) Incorporar al Proyecto de Ley aspectos de seguridad para proteger al usuario, los operadores, las instalaciones y el ambiente; así como otros de funcionalidad tecnológica. (4) Finalmente, se recomienda considerar diversos ámbitos de carga, inclusive externa, para los vehículos eléctricos.

La Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de Oficio D001441-2022_MML/SGC, remite Informe Nro. D001219-MML-GAJ de la Gerencia de Asuntos Jurídicos con opinión favorable y recomienda tener en cuenta las sugerencias formuladas de la siguiente manera:

El Proyecto de Ley contiene el “Objeto y Finalidad”, sin embargo, a cada párrafo, un enunciado; y cada enunciado, una idea; en tal sentido, se debe diferenciar el objeto y la finalidad, estableciendo un artículo por cada uno. Asimismo, se observa

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

hasta 03 títulos, sin embargo, no se aprecian Capítulos. Al final opina por la viabilidad del Proyecto de Ley N° 2617/2021-CR.

El Ministerio de Transporte y Comunicación, con Oficio No.157-2023-MTC/01, remite opinión mediante la Dirección General de Políticas y Regulación, adjuntando el Informe No.100-2023-MTC/18, donde indica que el Proyecto de Ley de Movilidad Verde se encuentra alineada a la Política Nacional de Transporte Urbano Sostenible, así como a los fines de esa dependencia. Sin embargo, los artículos 05,06,07,08,09,10, 11 y 12 de esta iniciativa versan sobre incentivos tributarios (ISC, IPV, IGV, IR, etc.), los cuales no se encuentran enmarcados en el ámbito de competencias del MTC, sino que obedecen al MEF; por lo que este sector deberá emitir opinión al respecto.

Igualmente opina la Dirección General de Asuntos Ambientales del MTC, indicando que se debe tener en cuenta lo siguiente: Establecer regulaciones de circulación de bienes y servicios en torno a la movilidad eléctrica. / Ampliar información respecto a reducir las emisiones de gases y los efectos por el actual parque automotor. / Considerar la fuente utilizada de producción energética, reduciendo emisiones de GEI con un impacto positivo en la calidad de aire. / Incorporar participación de instituciones como MINEDU, MINAM y otros; a fin de involucrar en la difusión del impacto de uso de nuevas tecnologías.

En consecuencia, esta Dirección del MTC considera que el Proyecto de Ley No. 2617/2021-CR se encuentra alineado a las normas y políticas que brinda soporte a la emergencia climática en el marco de la declaración de Interés de Emergencia Climática.

Igualmente opinan otras entidades del MTC, como el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible- PROMOVILIDAD, mediante su informe No.166-MTC/30.01, ó la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, pero en similar sentido, señalando que está acorde a su política sectorial, dando viabilidad pero, a la vez, expresando y sustentando técnicamente sus respectivas observaciones.

5.3.3. Proyecto de Ley 2656/2021CR

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, a través del Oficio No.151-2023-MTC/01 remite opinión de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transportes Multimodal, y la oficina General de Asesoría Jurídica, concluyendo observar por las siguientes razones:

El objeto y la finalidad de la propuesta legislativa no son concordantes con su propio Art.4, ni con la denominación de norma declarativa de necesidad pública e

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

interés nacional. No obstante, vale precisar que los vehículos eléctricos producen menos contaminación:

- Hasta 73% menos, comparativamente con vehículos diésel
- Hasta 84% menos, comparativamente con vehículos de gasolina

Señala la importancia de incorporar a esta discusión de la electromovilidad, una visión más integral, considerando elementos como el Sistema de Suministro Eléctrico, Estructura del Mercado y Comparación de Costos de Vehículos, Evaluación de Flota de Vehículos e Infraestructura de Transporte Existentes y otros pertinentes para identificar los puntos críticos para la movilidad eléctrica.

Para países o Estados dependientes de los ingresos de la explotación y exportación del petróleo, la movilidad eléctrica puede convertirse en un “cuello de botella” para el desarrollo económico o también puede servir para potenciar las oportunidades de diversificar la economía. Para los otros países importadores de petróleo, la electromovilidad puede servir para estructurar una independencia y seguridad energética.

Es más, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sugiere evaluar y analizar normas emitidas por el Ministerio de Energía y Minas, como la Ley 27345, “*Ley de Promoción del uso eficiente de la Energía*”, así como RM 250-2029-MINEM/dm que autoriza la pre-publicación del proyecto del DS de “*Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento*”, para evitar doble o sobre regulación.

Sobre glosario de términos propuesto por el Proyecto de Ley en cuestión, refiere que es el propio ministerio responsable de determinar conceptos, reglamentar la parte técnica y establecer requisitos para que los vehículos eléctricos e híbridos puedan ingresar, registrarse, operar y transitar en el marco del Sistema Nacional del Transporte Terrestre- SNTT. Además, de que varios articulados de esta propuesta se contraponen al principio de no comprometer ningún tipo de presupuesto en los proyectos de leyes, más aún si son de tipo declarativo.

El Ministerio del Ambiente remite opinión con Oficio No. 003383-2023-MINAM/DM el Informe No. 232-2023-MINAM/SG/OGAJ, concluyendo que, debe ser reevaluado de acuerdo a las opiniones señaladas por los órganos del Viceministerio de Gestión Ambiental y del Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales, así como de la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el marco del fundamento y la base legal descrita en el presente informe.

Asimismo, en páginas siguientes se adjunta el Informe No. 003-2023-MINAM/VMGA/DGCA de la Dirección de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia, el

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

mismo que considera al Proyecto de Ley como viable con las observaciones expuestas.

Es más, también se adjunta el informe 00397-2022-MINAM/VMDERN/DGCCD/DMGEI de la Dirección de Gases de Efecto Invernadero, lo cual menciona que contribuirá al cumplimiento de los compromisos y metas de mitigación del Perú y hacia el cumplimiento de algunas de las acciones prioritarias señaladas en el DS N°003-2022-MINAM, Decreto Supremo que declara de interés nacional la emergencia climática, lo cual contribuiría a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, aportando así, a los compromisos y metas de mitigación del Perú.

Finalmente, se señala que se debe solicitar opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Energía y Minas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias.

El Ministerio de Energía y Minas señala su opinión mediante Oficio No.050-2023-MINEM/DM, remitiendo el Informe 1300-2022-MINEM/OGAJ formulado en la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Expone que la presente norma plantea un giro significativo y productivo al promover la masificación del uso de vehículos que se desplaza mediante energía eléctrica, que a la vez y progresivamente debe ser energía pura y no contaminante; siendo una alternativa válida y beneficiosa, por lo mismo plenamente viable siempre y cuando recoja las observaciones y comentarios formulados para el corto y mediano plazo. Además, se menciona que es el camino correcto para reducir el consumo de combustibles fósiles y las emisiones contaminantes desde el sector transportes.

Entre las observaciones señala que, en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley en cuestión, adolece de sustento técnico, como la falta de estadística y el debido sustento jurídico. También señala que esta iniciativa plantea funciones y atribuciones que corresponden a los respectivos ministerios y entidades públicas y concluye que todo beneficio o incentivo tributario son de competencias de la SUNAT y del MEF, así como especificaciones técnicas y reglamentarias de la circulación de estos vehículos eléctricos e híbridos, corresponden al MTC.

Otra observación es que, debería de haber preferencia a los vehículos 100% eléctricos, no obstante el texto de esta iniciativa legal deja abierta la posibilidad de aplicación a cualquier tipo de vehículos, por lo que es pertinente efectuar precisiones.

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, remite opinión mediante Oficio NO.039-2023-VIVIENDA/DM, adjuntando su Informe Técnico Legal N°057-2022-VIVIENDA/VMVU-DGPRVUDUDU-LPG-VMZ, de la Dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano; Informe Técnico No. 750-2022-VIVIENDA/VMVU de la Dirección de Políticas y Regulación en Construcción y Saneamiento; y el Informe No.073-2023-VIVIENDA/OGAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica.

Por los argumentos expuestos en la parte analítica de los 03 informe referidos, se concluye que ni la Dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano ni la Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo, menos aún la Oficina de Asesoría Jurídica del MVCS; son competentes para emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2656/2022-CR, *"Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional, la promoción en la inversión, importación, desarrollo y comercialización de vehículos eléctricos, así como el establecimiento de las condiciones para el abastecimiento sostenido y sostenible de energía eléctrica para el funcionamiento de estos vehículos"*.

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, remite opinión mediante Informe No. 01115-2022-SUNARP/OAJ de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos. Concluye que la normatividad vigente sobre la materia no establece de forma concluyente las características registrables de los vehículos eléctricos que faciliten su acceso al Registro de Propiedad Vehicular a cargo de la SUNARP; motivo por el cual, resulta importante requerir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la actualización normativa sobre el particular.

La Presidencia del Consejo de Ministros, a través del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – OSINERGMIN, con Oficio 378-2022-OS/PRES presenta su Informe N° 2124-2022-OS/DSR, elaborado por la Gerencia de Supervisión de Energía y la Gerencia de Regulación Tarifaria, expone algunas observaciones al proyecto en cuestión.

Muestra que en la redacción se confunden términos como "Híbridos" con "Hídricos". Señala que: *"... el servicio de carga de baterías para la movilidad eléctrica debe ser de acceso público, con carácter comercial y efectuarse en condiciones de competencia. Por tanto, dicha actividad puede ser realizada en cualquier zona de concesión, zona de responsabilidad técnica, zona aislada u otra zona cuya energía eléctrica puede ser suministrada por una red de servicio público de electricidad, paneles solares o cualquier otro tipo de generación eléctrica, siempre que se cumpla con calidad de servicio y seguridad en la infraestructura eléctrica de carga de baterías"*.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Precisa que la instalación de infraestructura de carga para la movilidad eléctrica es parte de un sistema de utilización, al igual que las instalaciones eléctricas de las viviendas, comercios, industria, entre otros. Por lo mismo, según el Código Nacional de Electricidad- Utilización, para instalaciones eléctricas de Sistemas de Utilización corresponde la fiscalización a las municipalidades provinciales y distritales de acuerdo a su ámbito de responsabilidad.

En consecuencia, los proyectos de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos deberán ser elaborados y ejecutados por ingenieros eléctricos y mecánicos eléctricos colegiados y son los órganos del Sistema de Gestión de Riesgo de Desastres – SINAGERD, previa Inspección Técnica de Seguridad en Edificaciones (ITSE), serán los encargados de establecer la situación de riesgo eléctrico grave en instalaciones.

Es así que, ante situaciones de riesgo grave en infraestructura de carga de baterías para vehículos eléctricos que exponga la vida de las personas o la seguridad de la propiedad, OSINERGMIN dispondrá el corte de suministro, ya sea por un informe de los órganos componentes del Sistema de Gestión de Riesgo de Desastres – SINAGERD, o de oficio de acuerdo a normatividad vigente sobre funcionamiento del OSINERGMIN.

Ahora bien, respecto de que OSINERGMIN determine una tarifa para promover la masificación de vehículos eléctricos, cabe precisar que no se requiere de una fijación específica, *“...sino de una estructuración tarifaria a través de opciones tarifarias que no solo promuevan la electromovilidad sino también los usos de la electricidad en horas fuera de punta, aspectos que ya están contemplados en la Ley de Concesiones Eléctrica y que son recogidos en la regulación tarifaria vigente. Es así que crear una tarifa exclusiva para movilidad eléctrica, limitaría a aquellos usuarios regulados, que pudiendo acceder al bloque de hora valle, no podrían hacerlo por no contar con un vehículo eléctrico o por tener otros usos de la electricidad”*.

5.3.4. Proyecto de Ley No. 2934/2022CR

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Con Oficio No.177-2023-MTC/01 a través de la Dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal remite el Informe No. 0051-2023-MTC/18 y mediante la Oficina General de Asesoría Jurídica remite el No.0204-2023-MTC/08.

El primer informe referido, concluye que el Proyecto de Ley No.2934/2022CR presenta observaciones resumidas en: a) No haber lugar al pronunciamiento en la Dirección General de Asuntos Ambientales: b) Se sugiere el pronunciamiento del

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Ministerio de Economía y Finanzas, considerando que el articulado irroga recursos presupuestales de impacto tributario; c) Corresponde precisar que, el DU No.029-2029, establecen incentivos para el fomento del Chatarreo, siendo el MTC la entidad competente para las respectivas habilitaciones al respecto; d) Otros aspectos y normas necesarias a tenerse presente, como el FIS, Autoridad para la Masificación del Gas y demás.

El segundo informe referido, igualmente concluye que el Proyecto de ley en estudio, presenta observaciones, como la falta del análisis costo- beneficio, contraviene la separación de poderes y vulnera la libertad de empresa, ya que el Congreso no tiene iniciativa para crear gastos públicos. Incluir y considerar, dice este documento de opinión, disposiciones legales emitidos por el MTC, como el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano aprobado por DS No.012-2019-MTC.

El Ministerio de Economía y Finanzas, envía opinión con Oficio No. 358-2023-EF/10.01, a través del Informe N° 0037-2023- EF/63.06, elaborado por la Dirección de Normatividad de la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones; en el que incluye la propuesta legislativa 2934/2022CR y otras que ingresaron a la Comisión, para estudio sobre y tratando el mismo tema.

Es más, en su oficio refiere el MEF que, con este informe de opinión están atendiendo los siguientes proyectos del Predictamen⁸ números 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 2988/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR y 3448/2022-CR que en conjunto proponen la *"Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional"*. Opinión que se remite desde la Dirección General de Política de Ingresos Públicos y la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad; concluyendo en observaciones expuestas.

Reiterando así, las mismas observaciones de informes anteriores ante otros Proyectos de Ley que tratan de la misma materia de electromovilidad, haciendo referencia y adjuntando: a) Del Informe N° 0003-2023-EF/61.01 (HR N° E-175776-2022) y b) Del Informe N° 001-2023-EF/62.01, de fecha 09 de marzo 2023.

El Ministerio de Energía y Minas, remite el Oficio 713-2022-MINEM/DM, con el Informe No. 1268-2022-MINEM/OGAL de la Oficina General de Asesoría Jurídica, considera que la propuesta legislativa 2934/2022CR no resulta viable. Siendo una

⁸ Debe referirse al Predictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera; que en años anteriores circuló, en condición de pre-dictamen.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

de las razones la sobre posición de normatividad vigente, como la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040 aprobada por Decreto Supremo No. 064-2010-EM, que regula y tienen como política contar con la matriz energética diversificada de fuentes renovables, contar con abastecimiento energético competitivo, desarrollo de la industria y masificación del gas natural y su uso en el transporte y otros sectores estratégicos.

Así también, el Proyecto de Ley señala asuntos que se trata mediante "Ley No. 27345, Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía (UEE)" que busca asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad económica y reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos. También, mediante "Decreto de Urgencia No. 029-2019 que establecen medidas para promover el chatarreo" y –finalmente- refiere que el Ministerio de Energía y Minas no tiene la competencia para evaluar modificación alguna de estas normas.

Por otro lado, concluye que no se encuentra sustento respecto a la creación de la Autoridad Autónoma de la Masificación del Gas y tampoco se mencionan las funciones específicas de dicha Autoridad. Como en casos anteriores, sobre la misma intención de crear Autoridad similar, el MEM opinó de manera desfavorable, advirtiéndose que implicaría duplicidad de funciones del sector ministerial y de otras entidades, como por ejemplo del Osinergmin

Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería- Osinergmin, opina con la remisión del Oficio 322-2022-OS/PRES y a través del Informe N° 2081-2022-OS/DSR, elaborado por la División de Supervisión de Regional y Oficina General de Asesoría Jurídica, considera que la propuesta legislativa 5369/2022CR presenta observaciones.

Dice que, esta propuesta plantea el término de las "energías verdes o limpias". "Al respecto, si bien el gas natural, según la Comisión Europea (CE) al 2022 es considerado como energía verde, es importante aclarar sus definiciones según lo establecido por el Ministerio de Energía y Minas - MINEM, dado que las energías renovables y no renovables son fuentes de energía dentro de la matriz energética primaria, y los combustibles y/o fuentes para el uso vehicular son energías secundarias".

También se hace mención al Gas Natural Vehicular- GNV, sin embargo, a fin de brindar mayor alcance se podría indicar "Gas Natural" en forma genérica, ya que de esa manera se consideraría también al Gas Natural Licuefactado – GNL, pensando en un futuro cercano.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

De acuerdo a los comentarios anteriores, debe precisarse también a qué se refiere con términos como “energías limpias o verdes”. En tanto, que se aclare, Osinergmin plantea modificar la propuesta de creación de la autoridad mencionada, esta podría llamarse “Autoridad Autónoma para la masificación de energía limpias o verdes” o “Autoridad para la Masificación del Uso de Gas Natural y Energías Limpias” que incluiría el Gas natural y electricidad.

5.3.5. Proyecto de Ley 3640/2022-CR

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, emite opinión a través del Oficio No. 165-2023-MTC/01, que adjunta el Informe No.0202-2023-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Regulación del Transporte Multimodal, así como el Informe No.0574-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Mencionando que el Proyecto de Ley en cuestión, está alineado a la política nacional de masificación de infraestructura vial para una movilidad sostenible con enfoque de circulación de vehículos y automóviles eléctricos e híbridos. Es más, señala que se debe enfatizar y privilegiar el parque automotor sobre la base de la electromovilidad. Concuera que es una alternativa sostenible para reducir y/o mitigar el impacto del sector automotriz al medio ambiente y que serviría también como un piloto para establecer regulaciones que permitan contar con una matriz energética como fuente cada vez más limpia.

Se destaca de este informe que, para el MTC, es importante lo siguiente:

- Establecer bonos, incentivos financieros y líneas de créditos con intereses por debajo del promedio para la adquisición de vehículos eléctricos.
- Así también establecer un programa de incentivos para el chatarreo con entrega de bonos para la adquisición de vehículos eléctricos.
- Incentivos respecto a los montos a aplicarse en tributos, tasas y aranceles.
- Otorgar habilitaciones vehiculares sobre vehículos eléctricos con un plazo mayor que las habilitaciones dadas sobre vehículos a combustible fósil.
- Disponer que las flotas de vehículos del transporte terrestre regular de personas en el ámbito interprovincial e interregional, este compuesta por un porcentaje mínimo de vehículos eléctricos de la flota total, e ir creciendo progresivamente.

Igualmente la Oficina General de Asesoría Jurídica emite opinión jurídica en el que señala observaciones a la propuesta legislativa 3640/2022CR. Finalmente, sobre conceptos o definiciones (glosario) propuesto en esta iniciativa legislativa, el MTC observa considerando que, ya se tiene el DS No. 019-2018-MTC que incorpora conceptos en el Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos – RNV, que son:

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

79) Vehículo eléctrico, 80) Vehículo híbrido convencional, 81) Vehículo híbrido enchufable y, 82) Vehículo eléctrico con autonomía extendida.

La Municipalidad Metropolitana de Lima, remite opinión sobre el presente Proyecto de Ley mediante Oficio No.D000057-2023-MML-OGSC con Informe N° D000486-2022-MML-GMU-STNM de la Subgerencia de Transporte no Motorizado; oficio que a su vez contiene otro conjunto de informes de varios órganos internos, como: Gerencia de Movilidad Urbana, o la Oficina General de Asuntos Jurídico, entre otros.

Justamente el informe N° D000031-2022-MML-GMU-STNM-CUM, de la Gerencia de Movilidad Urbana, luego de un importante análisis concluye, textualmente: *“a. El Proyecto de Ley N° 3640/2022-Ley que establece disposiciones para impulsar el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos es viable en consecuencia se opina FAVORABLEMENTE”*.

Igualmente, el Informe Técnico 174 -2023-MML-GMU-STNM-AT de la Subgerencia de Transporte No Motorizado, luego de ver antecedentes y efectuar el análisis, concluye textualmente: *“De acuerdo a la evaluación realiza al Proyecto de Ley N° 3640/2022- Ley que establece disposiciones para impulsar el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos, el área técnica de TNM emite opinión favorable y efectúa precisiones...”* a considerarse en el presente dictamen.

También está el INFORME N° D000248-2023-MML-OGAJ de la Gerencia Metropolitana, el mismo que concluye:

- “3.1. De acuerdo con la Ley Orgánica de Municipalidades, las municipalidades, tomando en cuenta su condición de municipalidad provincial o distrital, en materia de tránsito, viabilidad y transporte público, ejercen la función de normar, organizar y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos, así como regular la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como mototaxis, taxis, triciclos y otros.*
- 3.2. El Proyecto de Ley 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.*
- 3.3. El Proyecto de Ley procura establecer el marco legal, con el fin de crear las condiciones para la ejecución de infraestructura idónea, que favorezca el uso de medios de movilidad sostenible, y de automóviles eléctricos e híbridos,*

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

reduciendo la contaminación ambiental, la congestión vehicular y la obsolescencia del parque automotor”.

El Ministerio de la Producción, remite Oficio N° 00000659-2023-PRODUCE/SG, desde su Oficina General de Asesoría Jurídica, NO emite opinión.

A través de Instituto Nacional de la Calidad- INACAL concluye que: “... *los temas del Proyecto de Ley no se encuentran en el ámbito de su competencia; sin embargo, respecto del artículo 5, considera que, de ser requerido, se podrían actualizar o elaborar Normas Técnicas Peruanas relacionadas a la movilidad sostenible o a los vehículos eléctricos o híbridos, a través de los Comités Técnicos de Normalización, con la participación de las autoridades competentes*”.

Igualmente, el Ministerio de la Producción también se pronuncia mediante su Dirección General de Políticas y Análisis Regulatorio del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria y realiza importantes delimitaciones de la función institucional. Textualmente se menciona:

“En materia de Electromovilidad, el Ministerio de Producción tiene competencia en las siguientes áreas: (i) actividad industrial en materia de Electromovilidad para la micro, pequeña, mediana o gran industria, particularmente la que involucra a la industria automotriz y metalmecánica; (ii) fortalecimiento de capacidades productivas y tecnológicas en talleres y empresas del rubro automotriz; (iii) la inserción de nuestra industria nacional en procesos productivos o cadenas globales de valor propias de la Electromovilidad, como son, entre otros, los procesos que involucran el ensamblaje de baterías, autopartes y estaciones de recarga; y, (iv) la innovación tecnológica en materia de Electromovilidad. En consecuencia, el Proyecto de Ley (en específico) no se enmarcaría en el ámbito competencial de este Ministerio...”

El Ministerio del Ambiente, remite Oficio No.0408-2023-MINAM/DM, procedente de su Oficina General de Asesoría Jurídica que remite el Informe N° 00237-2023-MINAM/SG/OGAJ0081-2023, que considera que la propuesta legislativa 3640/2022CR es viable con observaciones. Textualmente, señala: “...*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...*”

Es más, mediante Informe 00182-2022-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA indica que el referido Proyecto de Ley no efectúa ni contiene un análisis completo de los aspectos ambientales; lo cual podría vulnerar el principio de sostenibilidad, el cual significa que la gestión del ambiente y de sus componentes, así como el ejercicio, la defensa y proyección de los derechos que establece la Ley General del Ambiente,

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

lo que debe ser equilibrado en los aspectos sociales, ambientales y económicos, así como en la satisfacción de necesidades actuales y futuras.

También en este informe, se opina que el Proyecto de Ley no advierte ni refiere a disposiciones relativas al cumplimiento de normativa ambiental, como la Ley General del Ambiente o disposiciones de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto, entre otros. Pero, también refiere que coadyuvaría a la implementación de medidas de mitigación ambiental y por ende a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, aportando así, a los compromisos y metas de mitigación del Perú.

El Ministerio de Energía y Minas, con Oficio No.127-2023-MINEM/DM y a través de la Oficina General de Asesoría Jurídica, alcanzó el Informe No.0081-2023-MINEM/OGAJ que considera que, la propuesta legislativa 3640/2022CR, es viable con observaciones siguientes:

- En el Art. 1 de la propuesta, se sugiere que se incluya todo tipo de unidades vehiculares y no solo el automóvil, así como considerar la masificación de la infraestructura de la carga de las baterías.
- La finalidad del Art. 2 de la propuesta legislativa, debe ampliarse a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) así como a la reducción de emisiones gaseosas contaminantes

La Contraloría General de la República, respondió mediante Of.0320-2023-CG/DC, señalando que no se encuentra en su ámbito de competencia funcional. Sobre la Tercera Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley, referente a las contrataciones de obras públicas de infraestructura vial, de antemano quedan sometidas a los procedimientos de control concurrente. Proponiendo artículo alternativo de redacción.

Fundación Privada Transitemos: Ante la solicitud de opinión sobre este proyecto 3640/2022CR, esta institución emite Carta No. 001-2023/GG, sobre los proyectos de leyes en general que plantean la promoción de la electromovilidad en el Perú, inclusive de los proyectos de leyes que no ingresaron a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Sin embargo, esta institución señala, por ejemplo que: *"Desafortunadamente, el énfasis de los proyectos de ley está puesto en la masificación del automóvil eléctrico de uso particular. Algunos de los proyectos de ley revisados (...) abordan la electrificación de los sistemas de transporte público, aunque en mucha menor medida que el uso particular de automóviles eléctricos"*

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

También mencionan que los proyectos de ley revisados, muchos omiten a los vehículos eléctricos de la micromovilidad (como las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y similares). Luego de importantes sugerencias, concluye que la ley debe orientarse a la creación de Sistemas de Movilidad Compartida, lo que señala la Ley N° 30936 "Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible"; dando responsabilidad a los gobiernos locales. Finalmente señala que: *"... el potencial de los modos compartidos para alcanzar una movilidad más sostenible"*.

Asociación Automotriz del Perú- APP, opinan con Carta No.451-2022/APP-PD-GG, en la que previamente señala que presentó al Poder Ejecutivo la propuesta del Plan Nacional de Electromovilidad, con el objeto de promover la electromovilidad a partir de la identificación de factores globales y regionales que han habilitado la transición y han promovido el mercado de vehículos eléctricos e híbridos, con la finalidad de reducir al año 2030 en 48% la contaminación ambiental a causa del parque automotor.

Señala data importante de las consecuencias del obsoleto parque automotor, siendo el más alarmante lo referido por la Agencia Ambiental de los Estados Unidos, en marzo del 2021, sobre evaluación de la carga de mortalidad de la contaminación del aire en Lima y Callao; estimando que son 10,556 muertes anuales atribuibles al material particulado ($PM_{2.5}$) que se emiten predominantemente por la combustión de vehículos, en especial por ómnibus de más de 15 años de antigüedad.

Específicamente, sobre el Proyecto de Ley 3640/2022, refiere que, entre otros aspectos, no es adecuado proponer un trato preferencial a la infraestructura vial para la movilidad sostenible, por cuanto -salvo las ciclovías y otros de micromovilidad- todos los vehículos circulan por las mismas vías. Es más, señala que más importante que la ejecución de infraestructura vial, es la implementación de un sistema integrado y masivo del transporte de personas, insiste que es fundamental el transporte masivo de alta capacidad de transportación y, a la vez, sostenible, que reduzca eficazmente los impactos contaminantes locales y los gases de efecto invernadero.

5.3.6. Proyecto de Ley 04902/2022CR

El Ministerio de Energía y Minas, con Oficio No.550-2023-MINEM/SG, a través de la Oficina General de Asesoría Jurídica, considera que la propuesta legislativa 4902/2022CR no resulta viable, toda vez que no cubre diversos aspectos que conciernen al desarrollo del mercado de los vehículos eléctricos. Asimismo, este informe No.663-MINEM/OGAJ menciona que mediante Decreto Supremo N°022-

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

2020-EM, el MINEM aprobó disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica, con la finalidad de hacer uso eficiente de la energía y coadyuvar a reducir el consumo de combustible fósil, disminuir la emisión de gases de efecto invernadero y otros gases contaminantes, así como reducir daños en la salud pública.

En cambio, la Dirección General de Eficiencia Energética, que también incluye su informe No.011-2023-MINEM/DGEE-FB, considera que el proyecto de Ley 4902/2022CR está alineado con los compromisos asumidos en el Acuerdo de París, ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático la Política Energética del Perú 2010-2040. Pero, coincidiendo con la opinión de Asesoría Legal, menciona que tampoco cubre diversos aspectos que conciernen al desarrollo del mercado de los vehículos eléctricos ni al desarrollo del mercado de los vehículos eléctricos.

Finalmente señala que el Ministerio de Energía y Minas no tiene competencias para implementar incentivos o subsidios de manera general y, por ende, tampoco de la movilidad eléctrica en particular.

El Ministerio del Ambiente, remite opinión mediante oficio 0798-2023-MINAM/DM, que adjunta el Informe N° 00586-2023-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica que indica data como: *"... del Informe N° 00276-2023-MINAM/ VMDERN/ DGCCD/ DMGEI, de acuerdo al Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) del 2019, el transporte representa el 40.56% (25,646.28 GgCO₂eq) del total de las emisiones de GEI, siendo el transporte terrestre el de mayor participación con el 93.42% (23,958.96 GgCO₂eq), de éste, el transporte por ómnibus ocupa el tercer lugar en cuanto al consumo de diésel respecto a las otras modalidades, con una participación del 10.79% (20,331.67 TJ). Cabe mencionar 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 que la promoción del mercado del transporte terrestre, contemple incentivos que se orienten principalmente al transporte público, ya que éste es el principal consumidor de diésel".*

Asimismo, menciona que en el reglamento de la Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático, se muestran medidas de adaptación y mitigación que conforman la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC, por sus siglas en inglés), donde el Ministerio de Energía y Minas (MINEM) ha elaborado dieciocho (18) medidas de mitigación, siendo el más importante la "Promoción de vehículos eléctricos a nivel nacional", lo que se vincula directamente al Proyecto de Ley.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Esta medida tiene por objeto promover la electrificación del transporte, con la finalidad de reemplazar la matriz energética utilizada de manera predominante en el transporte (gasolina y diésel), en dos momentos: el primero, a través de la introducción de buses eléctricos; y, el segundo, mediante el ingreso de vehículos livianos, enfocado principalmente al servicio de taxi. Por ello, toda propuesta normativa que se oriente a promover el transporte eléctrico, contribuye con la meta de reducción de emisiones de GEI, formulada en el marco de la NDC.

En términos de financiamiento, con anticipación la Constitución y la sentencia del Tribunal Constitucional aclaran que el congresista no tienen iniciativa de gasto, pero con relación a incentivar la adquisición de vehículos eléctricos mediante subsidios que señala el Proyecto de Ley 04902/2022; dice el MINAM, es necesario ver la posibilidad del Poder Ejecutivo de determinar o considerar la inclusión de las partidas necesarias en la Ley de Presupuesto Anual para atender los gastos que eventualmente requiera la materialización de los subsidios señalados en la propuesta normativa.

En resumen, el MINAM concluye que el Proyecto de Ley N° 4902/2022-CR, "Ley que promueve la electromovilidad en el Perú", debe ser reevaluado en concordancia con lo enunciado por los órganos de los Viceministerios y la base legal descrita en el presente informe.

Sin embargo, también el MINAM remite un segundo de la oficina de Gestión de la Calidad Ambiental, Informe 00081-2023-MINAM/VMGA/DGCA, señalando que este ministerio función específica, de promover y coordinar la protección de la calidad del aire. Por lo mismo, plantea toda iniciativa para incentivar y promover el uso de vehículos eléctricos sean formuladas en coordinación con el MINAM, dadas las competencias que se tiene sobre el tema ambiental, especialmente sobre la calidad del aire y los compromisos climáticos. Señala que así se propondría en los proyectos de leyes al respecto.

Finalmente, se sugiere que el proyecto de Ley sea revisado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Energía y Minas, ya que implica acciones que son de su competencia. También recomienda que el Ministerio de Economía y Finanzas pueda revisar los artículos vinculados a incentivos económicos. Concluye, del análisis efectuado al Proyecto de Ley N° 4902/2022-CR, resulta VIABLE con observación y debe considerar la observación que deben ser tomadas en cuenta.

Se tiene un tercer Informe 00276-2023-MINAM/VMDERN/DGCCD/DMGEI de la Dirección de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero que concluye que: "...el Proyecto de Ley N° 4902/2022-CR se vincula directamente a la medida de

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

mitigación “Promoción de vehículos eléctricos a nivel nacional” desarrollada por el MINEM, (...)sin embargo, se advierte que éste no cuenta con disposiciones específicas que desarrollen su objeto y finalidad; por lo cual, consideramos que sólo serviría como sugerencia para la adopción de medidas y acciones por parte del Poder Ejecutivo, y no como una medida o acción concreta.

5.3.7. Proyecto de Ley 4903/2022CR

El Ministerio del Ambiente, a través del Oficio 044-2024-MINAM/SG adjunta su INFORME N° 00024-2024-MINAM/SG/OGA de la Oficina General de Asesoría Jurídica que, entre otros aspectos esenciales del proyecto de ley en cuestión, señala: *“A pesar de estas medidas, aún existen barreras significativas para la adopción masiva de vehículos eléctricos en Perú. Entre estas barreras se encuentran la falta de infraestructura de carga, la falta de incentivos necesarios para la compra de vehículos eléctricos, y la falta de conciencia y conocimiento sobre los beneficios de la electromovilidad.”*

Igualmente dice: “En esa misma línea, para ser coherente con el objeto del Proyecto de Ley, este debería estar enfocado en la priorización de los incentivos económicos y no económicos a la renovación de los vehículos de transporte público, antes que cualquier otro tipo de medio de transporte...”

Es más, en su cuadro de Recomendaciones y Observaciones, consideran relevante la oportunidad que representa la electrificación del transporte en la reducción de los GEI producto del reemplazo del motor de combustión interna; además, advierten que el objeto del PL se vincula directamente a la *“Promoción de vehículos eléctricos a nivel nacional”* elaborado por el Ministerio de Energía y Minas (MINEM), que tiene por finalidad reemplazar la matriz energética predominante en el transporte (gasolina y diésel, principalmente) por vehículos eléctricos y textualmente dice que se ejecutará en dos fases: *“...la primera, a través de la introducción de buses eléctricos; y, la segunda, mediante el ingreso de vehículos livianos, enfocado principalmente al servicio de taxi”*

En conclusión, menciona el MINAM, corresponde reevaluar el Proyecto de Ley N° 4903/2022- CR en el marco de los fundamentos y la base legal expuesta en el presente documento.

Opinión ciudadana, según link: <https://acortar.link/FdeUxQB> Textualmente se menciona: *“FREDDY OSCAR RAMIREZ LOPEZ, 08/06/2023. Lo que se debe fomentar en su lugar: 1.- Es la aceleración de la reducción del consumo de combustible fósil, especialmente en los vehículos de antigüedad mayor a los 10 años con tasa incrementales en función a la antigüedad similares al impuesto*

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

vehicular y un tarifario de mayor carga para los vehículos de combustión diésel, y
2.- Los mismas facilidades en el proyecto de Ley pero solo aplicables para el
transporte de carga y transporte de pasajeros Con este cambio considero que
optimizamos el objetivo de mejorar la calidad del aire y disminución de gases de
efecto invernadero.”

5.3.8. Proyecto de Ley 5188/2022-CR

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- Indecopi, remite opinión con oficio 0217-2023-GEG/INDECOPI adjuntando el Informe 00470-2023-OAJ/INDECOPI, de su Oficina de Asesoría Jurídica. Comienza señalando que esta institución tiene competencia en las materias de propiedad intelectual, concursal, barreras burocráticas, libre competencia, protección al consumidor, competencia desleal, dumping y subsidios, y otros que le sea asignado por Ley de su creación.

En este contexto, afirma que NO le corresponde pronunciarse sobre la viabilidad del Proyecto de Ley 5188/2022-CR en tanto la materia no se vincula con aspectos propios o derivados de una relación de consumo, sino de implementación de un sistema de transportes con vehículos eléctricos.

El Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones - OSIPTEL, mediante Carta No. 00136-PE/2023, hace referencia que se solicita opinión institucional acerca del Proyecto de Ley 5188/2022-CR, que propone la “Ley que regula el desarrollo y la promoción de la electromovilidad”. Al respecto, comunica que OSIPTEL no tiene comentarios sobre el referido proyecto de ley, en la medida que su alcance y propuestas escapan de las facultades de la institución.

El Ministerio de Energía y Minas, opina a través del Oficio No.433-2023-MINEM/DM, adjuntando el Informe No. 711-2023-MINEM/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica, considera que la propuesta legislativa 5188/2022CR es viable con observaciones.

Señala que el transporte urbano público colmado de buses que utilizan motores de combustión, genera gases contaminantes en toda la ciudad; por ello, cuanto más antes se desarrolle la conversión a buses eléctricos, mayor será el impacto en favor de la salud humana. En ese sentido el indicado Proyecto de Ley no se contrapone a la Constitución, por el contrario, tendría un impacto positivo en la normativa de la Política Nacional de Electromovilidad al 2030.

El sector tiene por objeto la promoción del Uso Eficiente de la Energía (UEE) en la mira de asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

competitividad de la economía nacional y reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos; conforme señalan la Ley 27345, *Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía* y su reglamento aprobado mediante el DS 053-2007-EM. En ese sentido, mediante DS 022-2020-EM, también se aprobaron disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad.

El MINEM opina que el Proyecto de Ley No. 5188/2022-CR es viable con observaciones, está alineado con los compromisos del Acuerdo de París, ante el Convenio Marco de la Naciones Unidas sobre Cambio Climático y la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040; sin embargo no cubre varios aspectos del mercado de vehículos eléctricos, como el reciclado y disposición final de las baterías, la conversión de vehículos a combustión interna a vehículos eléctricos, entre otros.

5.3.9. Proyecto de Ley No. 05306-CR

El Ministerio de Energía y Minas, a través del Oficio No.406-2023-MINEM/DM que adjunta el Informe la Oficina General de Asesoría Jurídica No.750-2023-MINEM/OGAJ, que considera que la propuesta legislativa No.5306/2022CR es viable con observaciones. Concluye que las disposiciones sobre “centros de carga” deberían ser en base al Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga para la Movilidad Eléctrica, tal y como lo indica el DS No. 022-2020-EM.

Igualmente concluye, de crearse la Comisión Multisectorial de identificación de Incentivos, debe estar integrada por el Ministerio de Vivienda y Construcción y por el Ministerio de la Producción, además de otros sectores ministeriales. Precizando que el instrumento de gestión que aprobará este Comité Multisectorial, puede ser Hoja de Ruta, Plan de la Electromovilidad o, como en otros países, la Estrategia Nacional de Electromovilidad.

La Presidencia de Consejo de Ministros- PCM, a través del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI, emite opinión con Oficio 0271-2023-GEG/INDECOPI, considerando que no le corresponde pronunciarse sobre la viabilidad del Proyecto de Ley 5188/2022CR. Sin embargo, brinda aportes en lo siguiente: “...ya existen normas sectoriales mediante las cuales el Poder Ejecutivo impulsa la masificación de la movilidad eléctrica en el país. En esa línea, se sugiere que el Proyecto de Ley impulse las medidas ya existentes y complementa, sobre todo en el Sector Privado y en base a un análisis de la situación específica del país”.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

El Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, con Oficio No.477-2023-VIVIENDAD/DM y a través de 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 el Informe 716-2023-VIVIENDA/OGA de la Oficina General de Asesoría Jurídica, advierte que el MVCS es competente para emitir opinión correspondiente a la propuesta No. 5306/2022CR, y señala que requiere ser reevaluado y debe asumirse las observaciones siguientes:

- Se propone que todos los edificios y condominios existentes, a partir de la vigencia de la norma, incluyan en sus instalaciones el servicio de cargadores de electricidad para vehículos eléctricos, en áreas comunes, en un plazo de dos años. Este aspecto estaría vulnerando la garantía constitucional de irretroactividad de la norma; toda norma surte efectos a partir del día siguiente de su publicación y no tiene efectos retroactivos. En esa misma línea, se observa, respecto a la adecuación de áreas destinadas a centros de carga para vehículos eléctricos, en el caso de los edificios y condominios.
- Por otro lado, en los Lineamientos de Organización del Estado, aprobados por el DS 054-2018-PCM, las comisiones multisectoriales de naturaleza permanente, se crean formalmente por Decreto Supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y los ministros de los sectores involucrados, previa opinión favorable de la Secretaría de Gestión Pública. En tal sentido, con esta propuesta legislativa se estaría irrumpiendo en las facultades propias del Poder Ejecutivo, así como los requisitos que el marco legal establece para establecer dicho órgano colegiado.

La Presidencia de Consejo de Ministros, con Oficio No. D002438-2023-PCM-SG y a través de la Oficina General de Asesoría Jurídica, remite el Informe D001162-2023-PCM-OGAJ considerando que la propuesta legislativa 5306/2022CR es no viable. Es más, ratifica opiniones anteriores, observando la propuesta normativa de la conformación de una Comisión Multisectorial, lo que corresponde a las competencias exclusivas del Poder Ejecutivo, tal como señala el Art. 35 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, donde se 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, fiscalización, 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*".

Sin perjuicio de lo señalado, el informe menciona que el Proyecto de Ley N° 5306/2022-CR contiene materias que se encuentran dentro del ámbito de

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

competencias del Ministerio del Ambiente, del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Energía y Minas, del Ministerio de Economía y Finanzas, y del Ministerio de la Producción.

También contiene el Informe D000432-2023-PCM-SSAP de la Subsecretaría de Administración Pública, indicando que el Proyecto de Ley N° 5306/2022-CR, resulta no viable, en lo concerniente a las materias objeto de análisis, por las siguientes consideraciones: a) La creación de una Comisión en el ámbito del Poder Ejecutivo constituye una potestad exclusiva de este Poder del Estado y no se requiere de una Ley propia.

El Ministerio de la Producción, remite opinión mediante Oficio No.0342-2024-PRODUCE/SG conteniendo el Informe N° 00000245-2024- PRODUCE/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Concluyendo que es viable con observaciones a resumirse como:

El Proyecto de Ley contiene materias que se encuentran relacionadas con las funciones propias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, por lo que les corresponde a estas entidades emitir opinión técnica en el marco de sus respectivas competencias.

Finalmente se señala que desde el Viceministerio de MYPE e Industria se vienen desarrollando estrategias para promover la electromovilidad, particularmente la que involucra a la industria automotriz y metalmecánica, así como adopción de estándares y certificaciones de calidad, la inserción de nuestra industria nacional en procesos productivos propias de la electromovilidad, como son entre otros, el ensamblaje de baterías, autopartes y estaciones de recarga a fin de generar un aumento del valor agregado de los productos orientada hacia bienes de media y alta tecnología, medida que se encuentra alineada con la Política Nacional de Desarrollo Industrial.

5.3.10. Proyecto de Ley No. 06798-CR

El Ministerio de Energías y Minas, que alcanza opinión con Oficio No.053-2024/MINEM/DM, adjuntando Informe No.191-2024-MINEM/OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica. Concluyendo como no viable, porque es necesario que se consideren las observaciones y comentarios del referido Informe.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Según Informe anterior del Ministerio de Energía y Minas, se establece que se debe tomar en cuenta que el costo total de la propiedad de los vehículos eléctricos es mayor que cualquier vehículo de combustión interna, por lo tanto, su inclusión en los sistemas de transporte masivo de pasajeros, podría tener algún efecto de tipo económico. Es más no existe, en el Proyecto de Ley, mención alguna a fuentes renovables de energía al ser utilizados gradualmente en electromovilidad. Del cuadro de comentarios sobre el Proyecto de Ley No. 6798/2024-CR se puede resaltar lo siguiente:

- Es importante que se establezca el alcance del término "transporte público de calidad", considerando que el solo uso del vehículo eléctrico no conlleva a un servicio de calidad.
- Es conveniente tener claro que la electromovilidad no es un fin, sino un medio.
- Priorizar también uso de buses a GNV para el transporte masivo de pasajeros, como consta en la Resolución de Presidencia Ejecutiva No.203-2023-ATU/PE para el caso de Lima y Callao.

Finalmente, los niveles de reducción de emisiones GEI y otro tipo de emisiones, varían según tipo de emisiones, varía según el tipo de vehículos eléctricos, lo cual debería tomarse en cuenta en la priorización de la promoción de la electromovilidad.

VI. ANÁLISIS TÉCNICO LEGAL

Los Proyectos de Ley ingresados a la Comisión de Transportes y Comunicaciones han sido previamente analizados, corroborándose su afinidad en los títulos, objetos de ley y sus finalidades llegando a la conclusión que tienen una alta correlación en similitud ya que al unísono plantean la Promoción de Electromovilidad en el Perú: lo que se manifiesta y queda impregnada en la redacción final de la propuesta del texto sustitutorio de la Formula Legal del presente dictamen.

Cabe mencionar que, además de los proyectos referidos, existen iniciativas legislativas que exponen términos y contenidos que giran alrededor de la promoción de electromovilidad, como es el caso de Movilidad Verde o Movilidad Sostenible y Sustentable que significan conceptos relacionados directamente y que abarcan, además de electromovilidad, otras dimensiones como micromovilidad motorizada o no, también abarca uso intensivo del Gas Natural Vehicular- GNV y otras fuentes de energía alternativas y renovables como la de energía solar y eólica.

Estos conceptos significan también procesos de decisiones, implementaciones de políticas económicas y sociales de gobiernos, considerar factores y entes influyentes en

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

los mercados nacionales e internacionales, así como procesos de cambios de conducta de usuarios y prestadores de servicios.

Pero también, se han discriminado otros Proyectos de Ley que se derivaron a esta Comisión, que tratan indirectamente asuntos de electromovilidad pero sumados a otros aspectos como Homologación de Códigos de Importación y que su contenido incluye también importación de vehículos de segundo uso; o iniciativas que tratan temáticas como la Promoción del Microemprendimiento Cooperativo en el transporte público con vehículos de energía fósil, eléctrica y otros; como se reitera, pertenecen a la tratativa de campos cercanos, pero distintos propiamente a una normatividad de promoción o aplicación prioritaria de electromovilidad en el país. Por ello, estas iniciativas quedaron pendientes, por fuera del presente dictamen, para su propio tratamiento.

Luego de esta previa clasificación de iniciativas parlamentarias ingresadas a la Comisión, en el presente dictamen se asume el tratamiento de los siguientes Proyectos de Ley tanto declarativos como mandatorios, así como los que llegaron a la Comisión con la debida anticipación desde años anteriores, hasta los más recientes ingresados en el presente año; pero que sí tratan frontalmente la normatividad de la Promoción de Electromovilidad. Es más, a excepción de los Proyectos de Ley declarativos, todos los demás fueron derivados a la Comisión de Transportes y Comunicaciones en condición de segunda comisión. A continuación, cuadro que resume los Proyectos del presente dictamen.

CUADRO 3
AUTORÍA Y TÍTULO DE PROYECTOS DE LEYES SOBRE ELECTROMOVILIDAD:
Ordenado por numeración del PL

PROYECTO- AUTOR	OBJETO DE LA INICIATIVA	GRUPO y COMISIÓN
Proyecto de Ley 1973/2021-CR Guido Bellido Ugarte	"Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento"	Perú Libre Única CTC
Proyecto de Ley 2617/2021-CR Hernando Guerra García Campos	"Ley que establece medidas extraordinarias para impulsar el transporte verde"	Fuerza Popular 2da CTC 1ra Econ.
Proyecto de Ley 2656/2021-CR Segundo Toribio Montalvo	"Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional, la promoción en la inversión, importación, desarrollo y comercialización de vehículos eléctricos, así como en el abastecimiento sostenido y sostenible de energía eléctrica para el funcionamiento de estos vehículos".	Perú Libre Única CTC
Proyecto de Ley 2934/2022-CR Nieves Limachi Quispe	"Ley que establece como política prioritaria la promoción del transporte sostenible y sustentable para para la modernización del Perú"	Bloque Magist 2da CTC 1ra Eco.
Proyecto de Ley 3640/2022-CR Nilza Merly Chacón Trujillo	"Ley que establece disposiciones para impulsar el uso de movilidad sostenible y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos".	Fuerza Popular 2da CTC 1ra Eco.
Proyecto de Ley 4902/2022-CR Esdras Medina Minaya	"Ley que promueve la electromovilidad en el Perú"	Somos Perú 2da CTC 1ra Eco.
		Acción Popular

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Proyecto de Ley 4903/2022-CR Jorge Luis Flores Ancachi	"Ley de promoción de la electromovilidad en el Perú"	2da CTC 1ra Eco.
Proyecto de Ley 5188/2022-CR Segundo Quiroz Barboza	"Ley que regula el desarrollo y la promoción de la electromovilidad"	Bloque Magist. 2da CTC 1ra Eco.
Proyecto de Ley 5306/2022-CR Waldemar José Cerrón Rojas	"Ley que promueve el uso de vehículos eléctricos para mitigar la contaminación atmosférica y que contribuye al bienestar de la población"	Perú Libre 2da CTC 1ra Eco.
Proyecto de Ley 6798/2023-CR Luis Ángel Aragón Carreño	"Ley que promueve la electromovilidad en el Servicio de Transportes Público de pasajero bajo el Sistema de Transporte Masivo"	Acción Popular 2da CTC 1ra Econ.

Así, del análisis del Objeto de Ley de estas iniciativas, se identifican que se proponen hasta 03 ámbitos estratégicos de electromovilidad que encajarían o estarían acorde con la normatividad vigente y que pueden compatibilizarse con las funciones de las instituciones y los sectores ministeriales intervinientes. Estos ámbitos estratégicos que necesaria y urgentemente se deberán asumir en este documento se resumen en:

- **Prioridad de la promoción de la electromovilidad, en el transporte público urbano masivo de pasajeros;** implicaría contribuir a la eficacia en el impacto del ordenamiento del transporte urbano en Lima y Callao y las principales ciudades del país. De no dedicarse este esfuerzo conjunto de electromovilidad al transporte masivo de pasajeros, se estaría desaprovechando una de las grandes oportunidades de mejora de este servicio esencial en favor de millones de ciudadanos. Más aún, cuando el transporte público, según la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH) del año 2021, identificó que solo el 12,2% de las familias del país cuentan con un auto o camioneta, lo que pone en evidencia que es una cantidad reducida de familias las que tienen la posibilidad de acceder al uso de vehículos particulares.
- **Desarrollo planificado, compartido e integrado de la infraestructura de electromovilidad;** que implicarían mejora y construcción de vías, señalización integrada, adecuación de estacionamientos que incluyen a todo tipo de vehículos eléctricos. Así como instalación, implementación y funcionamiento de centros de abastecimiento de energía eléctrica de tipo público y domiciliario, inclusive ampliar las redes de abastecimiento de la movilidad eléctrica, como en el caso de trenes y/o buses del transporte público. Todo en el marco y la perspectiva hacia una movilidad sustentable y sostenible en el país.
- **Regulación y estrategias de incentivo, normativa ordenada mediante un plan e incentivos de tipo económicas y no económicas;** orientadas a multiplicar la importación, el desarrollo industrial de ensamblaje, adaptaciones e innovaciones

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

tecnológicas; asimismo, la comercialización masificada de estos vehículos eléctricos e híbrido al interior del ámbito nacional.

Igualmente, del análisis de la Finalidad de estas propuestas legislativas, se puede deducir y concluir en asuntos y compromisos importantes inclusive de tipo internacional, que se avizoran para el corto y mediano plazo y que se resumiría de la siguiente manera:

- **Contribuir a la reducción de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI) y gases contaminantes;** en la perspectiva de cumplir con la urgencia de mitigar la contaminación principalmente en contra de la salud humana y el ambiente encaminados a efectivizar -como país- con los compromisos nacionales e internacionales.
- **Coadyuvar a modernizar el parque automotor;** comenzando por la gran urbe de Lima y Callao y las principales ciudades del país.
- **Transformar la estructura energética de la movilidad hacia alternativas saludables y ambientalmente amigables;** propiciando el ahorro económico con intervenciones de políticas e incentivos con la finalidad de favorecer a los sectores poblacionales empobrecidos; que beneficie tanto a propietarios como a usuarios directos e indirectos.
- **Incentivo de las inversiones en la movilidad eléctrica y su infraestructura articulada** de conexión urbana e interurbana, contando con la participación conjunta del empresariado privado y los 03 niveles de gobierno; nacional, regional y local.

No todos los Proyectos de Ley detallan o precisan el alcance de las normas que proponen, algunos proyectos sí lo señalan explícitamente. Por ello, en el análisis se concluye que el Alcance de la Ley abarcaría lo siguiente:

- **Alcanzaría a todo tipo de vehículo eléctrico e híbrido.** Estableciendo una definición básica a priori se señala que: Vehículo Eléctrico es todo aquel que se desplazan impulsado por motor de energía eléctrica; Vehículo Híbrido que combinan motor eléctrico con motor de combustión.
- **En términos de infraestructura,** la ley alcanzaría a toda construcción, mejora y/o adecuación de las vías terrestres; instalación e implementación de centros de abastecimiento o de carga de baterías de vehículos eléctricos e híbridos de servicio público o de uso domiciliario, así como de redes abastecedoras de energía de la movilidad eléctrica. Infraestructura que además debería enmarcarse como parte integrada de una infraestructura hacia la movilidad sostenible y por ende conectado

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

a la infraestructura vial multimodal existente, incluida también ciclovías y otros medios de micromovilidad o similares.

Como señalan los fundamentos de varios de estos Proyectos de Ley y del análisis de las opiniones remitidas de las instituciones públicas del Gobierno Nacional, se concluye en este dictamen que será el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la entidad rectora de la Promoción de Electromovilidad en el país; por lo mismo las funciones y atribuciones que deberá asumir en estas normativas serían:

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá las normas y disposiciones que se requieran para la homologación de vehículos eléctricos e híbridos que ingresan al país,
- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones determinará, ampliará y precisará los conceptos técnicos sobre las características y tipología de los vehículos eléctricos e híbridos que ingresen, se registren y circulen en el país.
- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispondrá de requisitos adicionales y de otros requerimientos de estos vehículos eléctricos e híbridos para alcanzar su masificación en la importación, ensamblaje, adaptación, innovación y/o comercialización en el ámbito nacional.
- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como es de su competencia funcional y exclusiva, será responsable del registro debido de los vehículos eléctricos e híbridos al Sistema Nacional de Transporte Terrestre- SNTT. A partir de esta incorporación, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT y la Superintendencia Nacional de Registros Públicos- SUNARP actualizarán sus partidas, procedimientos y otros de sus respectivos registros.

Al respecto, este sector ministerial cuenta con normas e instrumentos que de antemano definen, clasifican y prevén las implicancias de la masificación del uso de vehículos eléctricos e híbridos, como es el caso del Reglamento Nacional de Vehículos- RNV, aprobado por Decreto Supremo N° 058- 2003-MTC, que ya tiene como objeto establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del referido SNTT, que a su vez, están orientadas a la protección y la seguridad de las personas, los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.

Es más, mediante el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, se incorporó; entre otras, en el Anexo II del RNV, las definiciones siguientes:

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

- “(…) 79) **Vehículo eléctrico:** Conocidos como EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle), es aquel propulsado únicamente por uno o más motores eléctricos alimentados por una o más baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.*
- 80) **Vehículo híbrido convencional:** Conocidos como HEV (Hybrid Electric Vehicle) o híbridos no enchufables, es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan por un generador accionado por el motor térmico y por el sistema de freno regenerativo.*
- 81) **Vehículo híbrido enchufable:** Conocidos como PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.*
- 82) **Vehículo eléctrico con autonomía extendida:** Conocidos como REEV (Range Extender Electric Vehicle), es aquel vehículo eléctrico cuyas baterías se recargan conectadas a la red eléctrica y cuenta además con un motor térmico de apoyo que acciona un generador eléctrico para recargar sus baterías y aumentar su autonomía”.*

Por ello, el presente dictamen más que establecer definiciones de tipo técnicas o determinar glosarios tal como están propuestos en varios Proyectos de Ley, más bien señala que su rectoría corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que continúe estableciendo estos conceptos técnicos y disposiciones normativas especializadas, así como reglamentaciones necesarias con tal de incentivar, facilitar y efectivizar de manera homogénea y ordenada la masificación del uso de electromovilidad en el país.

Por otro lado, se concluye que necesariamente el Poder Ejecutivo tendrá que liderar este proceso de la Promoción de Electromovilidad, pero contando con objetivos y fines claros, plazos determinados, participación multisectorial y otros. Por lo que será necesario asumir la formulación y aprobación de un Plan Nacional de Promoción de Electromovilidad en el Perú, además de constituir una Comisión Permanente Multisectorial de Promoción de Electromovilidad; como puntualmente están planteados en algunos Proyectos de Ley del presente dictamen. Al respecto vale resaltar que, el sector privado por iniciativa propia presentó, en el año 2021, una propuesta de Plan Nacional de Electromovilidad en el Perú. El reto de la urgencia de masificar el uso de los vehículos eléctricos cruza por la responsabilidad de varios sectores ministeriales y también cruza por la responsabilidad de los 03 niveles de gobierno existentes en el país, por lo mismo la formulación del referido Plan de Electromovilidad y la constitución de la indicada Comisión deberán ser accesibles a la participación multisectorial, pero siempre liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Igualmente, conforme está explícitamente planteado en varias iniciativas legislativas, se deberá aprobar mecanismos o modalidades de incentivos no tributarios ni económicos en el marco de la función legislativa del parlamento –sin comprometer presupuesto

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

extraordinario-, como la aprobación de lineamientos de implementación de un Sistema de Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos y como hechos preventivos se deberá ordenar el establecimiento de un Programa de Segundo Uso, Acopio, Traslado y Depósito Final de Baterías, en sus diversos tipos como consecuencia de la masificación del uso de electromovilidad en el Perú, así como de los desperdicios a consecuencia del uso intensivo de los implementos o aditivos complementarios de electromovilidad.

Pero más allá de estas propuestas específicas y preventivas de incentivos al uso eficiente y ambientalmente amigable de electromovilidad, lo importante es que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala en sus informes de opinión remitidas a esta Comisión (*Informe No. 465-2023-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas Públicas y Normas en Transporte Vial*) que emprenderían y/o gestionarían en el propio Poder Ejecutivo, mecanismos como:

- Establecer bonos, incentivos financieros y líneas de créditos con intereses por debajo del promedio para la adquisición de vehículos eléctricos.
- Establecer un programa de incentivos para el chatarreo con entrega de bonos para la adquisición de vehículos eléctricos.
- Establecer Incentivos respecto a los montos a aplicarse en tributos, tasas y aranceles.
- Otorgar habilitaciones vehiculares sobre vehículos eléctricos con un plazo mayor que las habilitaciones dadas sobre vehículos a combustible fósil.
- Disponer que las flotas de vehículos del transporte terrestre regular de personas en el ámbito interprovincial e interregional, estén compuestas por un porcentaje mínimo de vehículos eléctricos de la flota total y así ir creciendo progresivamente.

A propósito del Programa del Chatarreo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, amparados en el Decreto de Urgencia 029-2019 y su reglamentación mediante DS 005-2021-MTC, que 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”*

Este programa se inició en abril 2022 y a noviembre del mismo año, sólo logró la destrucción de 06 vehículos, a pesar de contar con un fondo de hasta S/. 80 millones de soles, es que tampoco -a la fecha- se han establecido una metodología para el cálculo del bono. En cambio la Municipalidad de Lima ha ejecutado su propio Programa de Chatarreo logrando -del año 2019 al 2022- destruir 208 unidades con una antigüedad superior a los 20 años y se entregaron bonos por más de 1 millón de dólares, siendo los incentivos por vehículo entre US\$ 4 mil y US\$10 mil dólares.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Por otro lado, los Proyectos de Ley señalan normativas propositivas sobre exoneraciones del **Impuesto Selectivo al Consumo- ISC**, a la actualidad esto no es ajeno a electromovilidad, a decir del MEF el vehículo nuevo eléctrico, híbrido y a gas pagan 0% de ISC, por lo que la exoneración sería innecesaria para estos vehículos recién adquiridos y solo terminaría beneficiando a vehículos usados. En cambio, las tasas más altas del ISC están gravadas a los vehículos a gasolina y diésel, es más, los vehículos usados de este tipo están gravados con un ISC del 40%. Situación que debería mantenerse en por lo menos los siguientes 10 años, años en que se deben aprovechar en la promoción de electromovilidad.

Igualmente, ya existen beneficios tributarios como el **Régimen Especial de Depreciación** contenido en el Decreto Legislativo N° 1488, mediante el cual se estableció un porcentaje máximo anual de depreciación de 50% para los vehículos eléctricos e híbridos adquiridos por las empresas en los ejercicios 2020 y 2021. Además, existen iniciativas del Poder Ejecutivo ante el Congreso para aprobar un nuevo régimen de depreciación acelerada para vehículos eléctricos e híbridos nuevos, con el fin de prolongar estos beneficios con tal de promocionar el uso de energías más limpias.

Es importante resaltar acotaciones coincidentes entre el MEF y la mayoría de las iniciativas legislativas que son materia del presente estudio, en que los beneficios tributarios únicamente se focalicen para los **vehículos eléctricos nuevos**, considerando que los vehículos híbridos -debido a la todavía ausencia de puntos de carga- acaban siendo usados casi exclusivamente por combustión interna. Otra coincidencia importante es que los subsidios económicos solo sean a los **vehículos de transporte público (carga y pasajeros)**, de acuerdo con las recomendaciones internacionales y los objetivos nacionales de reducir la congestión vehicular.

Es más, el enfoque expuesto por el MEF se orienta hacia el **subsidio de la demanda de transporte público no la oferta**, como mecanismo para asegurar la reducción de precios. *"No se comprende la racionalidad de orientar los beneficios tributarios en favor de las "empresas beneficiarias". Si lo que se desea es promover las inversiones en electromovilidad, numerosos estudios indican que los beneficios tributarios más efectivos son aquellos que se aplican sobre las mismas inversiones. Según lo analizado por la OCDE, políticas tipo "tax holidays" o deducciones no relacionadas con las inversiones son poco efectivas y de alto costo fiscal."*⁹

Sobre el **Impuesto General a las Ventas -IGV**, señala el MEF que solo un 12% de los hogares del país serían los beneficiados, considerando que sería ese 12% que tienen la

⁹ PPT: "Propuestas relacionadas a la promoción de la electromovilidad y el transporte sostenible". Exposición del MEF en la sesión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

posibilidad d transportarse en un auto propio, beneficiando particularmente a aquellos hogares con altos ingresos. Es más, indica el MEF que la exoneración del IGV es una medida ineficaz e innecesaria para empresas formales, ya que ellas pueden recuperar el IGV de sus compras y aplicarlo contra el IGV de sus ventas (crédito fiscal). En resumen, es objetivo afirmar que la exoneración del IGV solo beneficiaría a los propietarios de vehículos particulares y empresas informales.

Sobre el **Impuesto al Patrimonio Vehicular- IPV**, cabe precisar que cualquier tipo o cuantía de exoneración de este impuesto significaría una reducción de recursos recaudados directamente por las municipalidades provinciales e iría en contra de los avances realizados con relación a la descentralización fiscal, engrosando lo hilos de dependencia del Gobierno Municipal hacía el Gobierno Central.

Además, el sistema tributario otorga tratamientos preferenciales que resultan aplicables también a la electromovilidad, como las deducciones adicionales a la inversión en **I+D+i (Investigación, desarrollo e innovación)** que establece una deducción adicional en el impuesto a la renta por gasto e inversión en proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica, a fin de promover la inversión privada en estos tipos de proyectos destinados a la adecuación, ensamblaje y desarrollo innovadora de electromovilidad en el país. Cabe precisar que la norma determinado ampliar su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025 y que los que proyectos que se acojan a esta deducción y que se sigan ejecutando posteriormente a esta fecha, continuarán con esta deducción hasta el 31 de diciembre de 2027.

Igualmente se consideran como aplicables a electromovilidad los **Contratos de Estabilidad Jurídica**, lo que resulta innecesario reiterar en este dictamen, ya que actualmente existen estos convenios de estabilidad jurídica regulados por los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757, para todo tipo de actividad económica y sujetos a determinados niveles de inversión.

Seguidamente, en el presente análisis técnico legal, se reitera la alta prioridad de promover electromovilidad en el transporte público urbano masivo de pasajeros. Aun cuando un vehículo eléctrico de uso particular no tenga emisiones de CO2 directamente, puede sí ser factor de aumento del nivel de contaminación al ampliar el parque automotor incrementando e intensificando la congestión vehicular, con lo que se relentiza aún más el tiempo de traslado y circulación de todo el parque automotor, a la larga aumentando la generación de mayores emisiones de GEI. Al respecto en el Perú, la mayor cantidad de emisiones del transporte proviene del transporte público, por ello cualquier proyecto de electromovilidad debe priorizar la transformación de este hacia fuentes de energía más limpias y saludables.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Finalmente, del análisis técnico normativo se concluye que obedeciendo planteamientos y sustentos de hasta 02 Proyectos de Leyes declarativos derivados a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la Formula Legal de artículos mandatarios, se deberá incluir la declaratoria de necesidad pública y preferente interés nacional la promoción de electromovilidad en el Perú, con prioridad de su uso en el transporte público masivo de pasajeros.

VII ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Los Proyectos de Ley que planten asumir de inmediato la Promoción de Electromovilidad en el Perú, detallan determinados lineamientos como masificar y regular el uso de los vehículos eléctricos e híbridos en el territorio nacional, impulsando de forma prioritaria su uso en el servicio del transporte público masivo. Esta apuesta de electromovilidad con prioridad en el servicio masivo del transporte urbano de pasajeros, potencia los beneficios hacia una gran mayoría de ciudadanos y hacia el ambiente principalmente urbano, enfocados en los siguientes aspectos:

- **Aportar a la reducción de las emisiones globales de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y demás gases contaminantes**, principalmente en las zonas urbanas como Lima y Callao. Inclusive como país, se estaría avanzando en el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales de mitigación de la contaminación en contra de la salud humana y el ambiente.

Al respecto las cifras son contundentes. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en sus informes de opinión señala: *"No obstante, vale precisar que los vehículos eléctricos producen menos contaminación:*

- *Hasta 73% menos, comparativamente con vehículos diésel*
- *Hasta 84% menos, comparativamente con vehículos gasolina*

- **Coadyuvar a modernizar el parque automotor**; comenzando por la gran urbe de Lima y Callao y gradualmente establecer electromovilidad en las principales ciudades del país.

Sobre este asunto, la Asociación Automotriz del Perú- AAP señaló: *"... en Lima y el Callao, el 58 % de la contaminación del aire por material particulado fino es generado por el parque automotor".* Además, la Autoridad del Transporte Urbano de Lima y Callao señaló que: *"... un vehículo con más de 20 años de antigüedad es 53 veces más contaminante que uno de cinco años o menos. En esa línea, remarcó la urgencia de tomar acciones inmediatas como el chatarreo vehicular."*

- **Participar y acelerar el cambio de la estructura energética de la movilidad hacia alternativas saludables y ambientalmente amigables**; es decir, de un 95% de

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

combustibles fósiles, hacía un mercado de estructura energética con más del 50% de vehículos que se desplazan gracias a la energía eléctrica en el transporte urbano e interurbano del país, al año 2030; conforme se trazan en los documentos de proyección del Ministerio del Ambiente y de la Agenda 2030 con su Objetivo 11° de Reducción del Impacto Ambiental

- **Propiciar ahorro económico al propietario y usuario** de los servicios públicos del transporte en base a la movilidad eléctrica. Así como **incentivar la inversión en electromovilidad y su infraestructura urbana e interurbana** articulada e interconectada, contando con la participación conjunta del empresariado privado y los 03 niveles de gobierno; nacional, regional y local.

Siendo estos aspectos señalados como beneficios que se sustentan en los Proyectos de Ley, ahora configuraremos los costos que generaría este proceso de la Promoción de Electromovilidad en el ámbito nacional:

- **Costos Presupuestales al interior de los propios pliegos de los Ministerios que tienen el deber y tienen como función asumir este reto de electromovilidad:**
 - **En Programas de Incentivos Económicos y No Económicos**, como aprobar un régimen tributario que facilite la masificación del uso de vehículos eléctricos e híbridos nuevos, con el fin de garantizar beneficios y prolongar beneficios con tal de promocionar el uso de energías más limpias. Así como el Plan Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos y otros indicados y sustentados en los Proyectos de Ley y otros.
 - **En Programas Preventivos** ante las consecuencias del uso masivo de vehículos eléctricos e híbridos, como el Programa de Segundo Uso, Acopio, Traslado y Depósito Final de Baterías e Implementos; y otros.
 - **En Programas de Priorización** del uso de la electromovilidad, como la urgencia de masificar el uso de vehículos eléctricos e híbridos en el transporte público masivo urbano de pasajeros.
 - **En Inversiones Intergubernamental de Infraestructura de Electromovilidad**; tanto en vías articuladas e integradas, así como en centros de carga de energía eléctrica de servicio público, domiciliario o redes abastecedoras; también en la debida señalización y otras implementaciones que requieran esta Promoción de Electromovilidad en el país.
 - **Costos No Presupuestales en tareas organizativas y de coordinación intergubernamental e intersectorial**; con las municipalidades y los gobiernos

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

regionales, así como para las tareas conjuntas y transversales entre los ministerios del Gobierno Nacional. Esto costaría, más que presupuesto, la sola gran voluntad de una acción conjunta, fortaleciendo la coordinación transversal en el cumplimiento de objetivos nacionales y cumplimientos de compromisos internacionales.

- **Costos No Presupuestales** en la formulación y proceso de aprobación del **Plan Nacional de Electromovilidad** y en la constitución de la **Comisión Permanente Multisectorial de Promoción de la Electromovilidad**. Formulación y aprobación de Plan y constitución de la Comisión será fruto del esfuerzo multisectorial.

En conclusión, en el ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO se avizora por las cifras y los sustentos de los Proyectos de Ley, que mayores son los beneficios ante los costos presupuestales y costos no presupuestales de aplicarse e implementarse estos retos de electromovilidad en el país.

Si se efectuará un balance entre costos y beneficios, como ya sucede en otros países, la electromovilidad se ha convertido en parte y en una gran oportunidad para ordenar y/o solucionar problemas álgidos del transporte público terrestre en el país, donde se mejoraría los estados de salud de poblaciones principalmente urbanos; en suma, cuentan los beneficios para los 33'715,471 de habitantes peruanos, comenzando por la mayoría de ciudadanos asentados en las grandes urbes o las grandes ciudades del país, como es el caso de los 11'342,100 de mujeres y varones que viven en la gran metrópoli, teniendo como su casa grande a las jurisdicciones de Lima y Callao.

VIII RECOMENDACIÓN

Por las consideraciones antes expuestas y de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, recomienda la APROBACIÓN de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con el siguiente texto sustitutorio

LEY DE PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL PERU

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto la promoción de la electromovilidad en el Perú, principalmente en el transporte público masivo de pasajeros, priorizando el desarrollo planificado, compartido e integrado de la infraestructura vial, señalización y estacionamientos, y la instalación e implementación adecuada de los centros de carga y redes de abastecimiento de energía para la movilidad eléctrica; así como regular, incentivar y facilitar la importación y comercialización, el desarrollo industrial en

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

ensamblaje, adaptaciones e innovaciones tecnológicas de los vehículos eléctricos e híbridos en el ámbito nacional.

Artículo 2. Finalidad

La finalidad de la ley es contribuir a la reducción de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI) y demás gases contaminantes en la perspectiva de cumplir con los compromisos ambientales; así como coadyuvar en la modernización del parque automotor y transformar la estructura energética de la movilidad hacia alternativas saludables y ambientalmente amigables, propiciando el ahorro económico a usuarios directos e indirectos, e incentivando las inversiones en la movilidad eléctrica con participación conjunta de los tres niveles de gobierno y el empresariado privado.

Artículo 3. Alcances de la Ley

La presente ley incluye a todo tipo de vehículo eléctrico que se desplaza impulsado por motores de energía eléctrica, y a los vehículos híbridos que combinan motores eléctricos con motores de otro tipo de energía.

En términos de infraestructura, la ley incluye la instalación e implementación de centros públicos y domiciliarios de carga de baterías, y las redes abastecedoras de energía de la movilidad eléctrica; así como también las políticas de promoción e inversiones de obras viales públicas destinadas a facilitar la movilidad y circulación de los vehículos eléctricos e híbridos, integradas y compartidas con el sistema del transporte multimodal existentes.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones determinará el alcance técnico y ámbito de aplicación definitivo de la presente ley.

Artículo 4. De la autoridad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite las normas y disposiciones de promoción de la electromovilidad y de la homologación de los vehículos que ingresan al país. También determina conceptos, características y tipología de los vehículos eléctricos e híbridos, así como los requisitos adicionales y otros requerimientos que faciliten la masificación, importación, adaptación, innovación y comercialización en el ámbito nacional.

Es competencia funcional y exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el registro de vehículos eléctricos e híbridos en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT). A partir de esta incorporación, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) actualizarán sus partidas, formatos, procedimientos y otros aspectos de sus respectivos registros.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

Artículo 5. Plan Nacional de Promoción de Electromovilidad en el Perú

Bajo la responsabilidad y coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se elaborara y aprobará el Plan Nacional Intersectorial de Promoción de Electromovilidad en el Perú, en un plazo no mayor de tres meses calendario, a partir de la publicación de la presente ley.

Artículo 6. Comisión Permanente Multisectorial de Promoción de Electromovilidad

Bajo la responsabilidad y coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de tres meses calendario, se constituirá la Comisión Multisectorial de Promoción de Electromovilidad en el Perú, que será integrada por los titulares de los sectores ministeriales afines, representantes de los gobiernos regionales y municipalidades, empresariado privado y representantes de usuarios del transporte de pasajeros y de comités de transportistas.

Artículo 7. Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos

Se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas y el Ministerio del Ambiente, la aprobación de los lineamientos y la implementación del Sistema de Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos en el Perú, que se deberá cumplir en un plazo no mayor de tres meses calendario, a partir de la publicación de la presente ley.

Artículo 8. Programa de Segundo Uso, Acopio, Traslado y Depósito Final de Baterías e Implementos

Encargase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, la creación del Programa de Segundo Uso, Acopio, Traslado y Depósito Final de las Baterías y sus Implementos, que constituyen desperdicios sólidos y líquidos a consecuencia del uso intensivo de las unidades de transportes de electromovilidad.

Artículo 9. Incentivos y medidas que promuevan el chatarreo

Se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la actualización, ampliación y adecuación del Decreto de Urgencia No. 029-2019, que establece incentivos para el fomento y el chatarreo, con el objetivo de su efectiva aplicación en el marco de promoción de la electromovilidad en el país.

Artículo 10. Financiamiento

La presente Ley se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente, Ministerio de la Producción, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Economía y Finanzas. Así también, se financia con los propios presupuestos de los gobiernos regionales y municipalidades intervinientes.

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, establecerá programas de incentivos tributarios, económicos y no económicos en favor de personas naturales y jurídicas propietarias y usuarias de vehículos eléctricos e híbridos en base a políticas públicas de focalización y priorización del servicio del transporte público masivo, considerando premiaciones y reconocimientos en el marco del Sistema de Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos en el Perú y otros similares.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de la Producción y el Ministerio del Ambiente, establecerá programas de incentivos y de reconocimiento en favor de personas, instituciones y empresas que destacan en el uso de energía eléctrica y energías renovables para el servicio público del transporte de pasajeros, en invenciones, innovaciones, ensamblajes y adaptaciones tecnológicas orientadas al uso saludable y sostenible de los vehículos eléctricos e híbridos en el ámbito nacional.

Artículo 11. Declaratoria de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública y preferente interés nacional la promoción de la electromovilidad en el Perú, con prioridad en el uso del transporte público masivo, facilitando la construcción planificada, compartida y articulada de la infraestructura vial, la debida señalización, adecuada instalación e implementación de las estaciones de carga pública y domiciliaria y de redes de abastecimiento de energía eléctrica; así como la dación normativa que facilite y regule la importación, el desarrollo industrial de adaptación e innovación, y la comercialización de los vehículos eléctricos e híbridos en el ámbito nacional.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Normas reglamentarias

La presente ley, será reglamentada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de su entrada en vigor.



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/06/2024 14:31:38-0500

Lima, 3 de junio de 2024



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2024 12:47:59-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2024 14:34:31-0500



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2024 15:09:01-0500



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2024 15:08:13-0500

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMÍREZ Alex Randu
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2024 17:28:18-0500



Firmado digitalmente por:
QERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2024 16:37:22-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/06/2024 12:38:21-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/07/2024 16:33:13-0500



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS Segundo
Toribio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/07/2024 12:13:31-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS JOSE ALBERTO
FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/07/2024 10:59:04-0500



Firmado digitalmente por:
MARTÍNEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/06/2024 16:33:34-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/07/2024 11:40:48-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/07/2024 16:24:33-0500

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms 1973/2021-CR, 2617/2021-CR, 2656/2021-CR, 2934/2022-CR, 3640/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR y 6798/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone la promoción de la electromovilidad en el Perú.



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/07/2024 14:54:20-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Marian FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/08/2024 12:06:44-0500