

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 19 de Diciembre del 2025

OFICIO N° 3079-2025-MTC/04

Señor
CESAR MANUEL REVILLA VILLANUEVA
Presidente Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia
Financiera
CONGRESO DE LA REPUBLICA
Jr. Huallaga 358 - Lima
Presente.-

Asunto : Opinión sobre el Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley Nros. 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde a nivel nacional".

Referencia : Oficio N° 575-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR
(E-586904-2023)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, con relación al documento de la referencia, mediante el cual se solicita opinión sobre el Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley Nros. 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde a nivel nacional".

Al respecto, se remite el Memorando N° 1954-2025-MTC/18, que adjunta el Informe N° 0987-2025-MTC/18.01, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal perteneciente al Viceministerio de Transportes, así como el Informe N° 2475-2025-MTC/08, suscrito por la Oficina General de Asesoría Jurídica de este ministerio, documentos a través de los cuales se brinda atención a lo solicitado por su despacho congresal.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
DALIA MIROSLAVA SUAREZ SALAZAR
SECRETARÍA GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DMSS/verg

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4198116> ingresando el número de expediente **E-586904-2023** y la siguiente clave: JKHOTR .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 05 de Agosto del 2025

MEMORANDO N° 1954-2025-MTC/18

A : ISMAEL SUTTA SOTO
VICEMINISTRO DE TRANSPORTES

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

REFERENCIA : OFICIO N° 575-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR
E-586904-2023

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicitó a este Ministerio, emitir opinión institucional respecto del Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional"

Al respecto, se remite el Informe N° 0987-2025-MTC/18.01, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, mediante el cual se atiende el requerimiento de la referencia.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

VICTOR ADRIAN ARROYO TOCTO
DIRECCION GENERAL DE POLITICAS Y REGULACION EN TRANSPORTE
MULTIMODAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

VAAT/rera/odsr

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3899545> ingresando el número de expediente **E-586904-2023** y la siguiente clave: JKHOTR .



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 04 de agosto del 2025

INFORME N°0987-2025-MTC/18.01

**A : VICTOR ADRIAN ARROYO TOCTO
DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS
Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL**

**De : OFELIA DORIS SORIANO RAMOS
DIRECTORA DE LA DIRECCION DE POLITICAS Y NORMAS EN
TRANSPORTE VIAL**

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

Referencia : OFICIO N° 575-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CE
E-586904-2023

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

1.1. Mediante el documento de la referencia, la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicitó a este Ministerio, emitir opinión institucional respecto del Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional", en adelante, el Texto Sustitutorio.

II. BASE LEGAL:

2.1 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
2.2 Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, se aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC.
2.3 Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01, Directiva N° 004-2019-MTC/01 "Atención a los pedidos de información y solicitudes de opinión sobre proyectos y autógrafas de ley", modificada mediante Resolución N° 0221-2020-MTC/01.

III. ANÁLISIS:

Contenido del Texto Sustitutorio

3.1 El Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR,





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional" contiene trece (13) artículos, dos (02) disposiciones complementarias finales y dos (02) disposiciones complementarias modificatorias, como sigue:

"LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE VERDE A NIVEL NACIONAL

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto de la ley

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

Artículo 2. Finalidad de la ley

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

Artículo 3. Alcance

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

- a) Vehículo automotor eléctrico (cero emisiones): Comprende los vehículos automotores que para todos los casos utilizan uno o más motores eléctricos para su propulsión, aunque con distintas fuentes de energía para su carga. Comprende tres tipos de vehículos: eléctricos de batería, eléctricos con pila de combustible y eléctricos solares.*
- b) Vehículo automotor eléctrico de batería (VEB): Son los que se conectan a una fuente de energía eléctrica externa y requieren que el centro de baterías esté cargado para poder poner en marcha el motor eléctrico y en funcionamiento.*
- c) Vehículo automotor eléctrico con pila de combustible (VEPC): Usan el hidrógeno como fuente de energía. En estos casos no existe un centro de baterías como en el caso de los VEB, sino una pila de celdas de combustible que permite generar electricidad a partir del hidrógeno.*



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

d) *Vehículo automotor eléctrico solar (VES): Comprende aquellos vehículos que tienen como fuente directa los paneles solares incorporados a ellos.*

e) *Vehículo automotor a gas natural vehicular - GNV (energías limpias): La referencia a GNV comprende al Gas Natural Comprimido (GNC) y al Gas Natural Licuefactado (GNL).*

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

Artículo 4. Beneficiarios

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

TÍTULO II INCENTIVOS FISCALES PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

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

5.1 *Se exonera del impuesto general a las ventas (IGV) y del impuesto selectivo al consumo (ISO) la importación o venta en el país de los vehículos automotores eléctricos en las modalidades especificadas en el artículo 3.*

5.2 *La exoneración dispuesta en el párrafo 5.1 está vigente desde el primer día calendario del mes siguiente de la publicación de la presente ley, hasta el 31 de diciembre de 2034.*

5.3 *Las partidas arancelarias de los vehículos eléctricos, que comprende la presente ley se detallan a través de normas reglamentarias emitidas por el Ministerio de Economía y Finanzas.*

Artículo 6. Exoneración del impuesto al patrimonio vehicular

6.1 *Se exonera del impuesto al patrimonio vehicular dispuesto por el Decreto Legislativo 776, Ley de Tributación Municipal, y sus normas modificatorias, a los propietarios de vehículos automotores eléctricos en las modalidades especificadas en el artículo 3.*

6.2 *La exoneración dispuesta en el párrafo 6.1 está vigente desde el primer día calendario del mes siguiente de la publicación de la presente ley hasta el 31 de diciembre de 2034.*

6.3 *Las partidas arancelarias de los vehículos eléctricos que comprende la presente ley se detallan a través de normas reglamentarias emitidas por el Ministerio de Economía y Finanzas.*

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

Los vehículos automotores eléctricos y a gas natural vehicular de las categorías L, M, N, O y S, según el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003- MTC, afectados a la producción de rentas gravadas de transportistas que prestan el servicio de transporte de pasajeros con conductor, de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional, regional y/o provincial, el servicio de transporte terrestre público de mercancías, y/o el servicio de transporte turístico terrestre, y que cuentan con autorización vigente para prestar tales servicios, sean adquiridos durante los ejercicios gravables 2025, 2026 y 2027, se podrán



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

depreciar aplicando sobre su valor el porcentaje anual máximo de cincuenta por ciento (50%) hasta su total depreciación, siempre que acrediten el cumplimiento de lo previsto en las normas de la materia que regulen los límites máximos permisibles de emisiones atmosféricas, según corresponda.

TÍTULO III INFRAESTRUCTURA DE CARGA

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

8.1 El abastecimiento de energía eléctrica a nivel nacional para vehículos eléctricos a través de las estaciones de carga no se considera actividad de distribución de energía eléctrica. El Ministerio de Energía y Minas aprueba el marco normativo para la instalación y operación de la infraestructura de carga de la movilidad eléctrica en un plazo no mayor de ciento veinte días hábiles contados desde la entrada en vigor de la presente Ley.

8.2 El Ministerio de Energía y Minas implementa la aprobación de protocolos estandarizados que garanticen la interoperabilidad de las estaciones de carga en las que se utilice automatización en la comunicación e intercambio de datos en tiempo real entre los dispositivos mediante sistemas o softwares especializados que permitan a los usuarios cargar y pagar en cualquier estación o punto de carga.

8.3 El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento adecua el Reglamento Nacional de Edificaciones a fin de que los proyectos de vivienda de condominios y edificios de uso residencial o comercial que se construyan incluyan en sus instalaciones la infraestructura necesaria para que puedan instalarse cargadores de vehículos eléctricos en, por lo menos, 25 % de sus estacionamientos, aplicable en función a las características del proyecto inmobiliario.

TÍTULO IV

PROMOCIÓN DE ELECTROMOVILIDAD EN EL TRANSPORTE URBANO A NIVEL NACIONAL

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

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

Artículo 10. Régimen de permisos y autorizaciones

10.1. Los permisos, licencias y autorizaciones sectoriales, regionales, municipales, o de carácter administrativo en general, que se requieran para implementar los distintos componentes del Sistema Integrado de Transporte (SIT) en propiedad pública o privada necesarios para la prestación de servicios públicos de transporte urbano a nivel nacional, se sujetan a un procedimiento administrativo de aprobación automática, debiendo presentar un informe técnico, de acuerdo con las condiciones, procedimientos y requisitos que se establezcan en las normas reglamentarias o complementarias de la presente ley. Lo previsto en este artículo es de aplicación para los procedimientos administrativos que se tramiten ante las entidades de la administración pública y, por tanto, no vulnera el derecho de los propietarios de los inmuebles y predios de negociar las condiciones para el acceso a sus predios.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

10.2. En caso de que las áreas necesarias para la implementación del SIT coincidan total o parcialmente con otros proyectos de alcance nacional, regional o local; en el marco de sus competencias y de la normativa aplicable, las entidades públicas respectivas compatibilizan o levantan cualquier carga, reserva o afectación que impida, limite o restrinja el otorgamiento de autorizaciones o el uso de las áreas de dominio público o privado necesarias, y disponen las medidas necesarias para viabilizar los proyectos e inversiones privadas que se realicen en el marco de la implementación del SIT. Las entidades públicas titulares de las afectaciones, cargas, reservas o proyectos disponen su compatibilización o levantamiento dentro de un plazo no mayor de diez días hábiles bajo responsabilidad, a sola solicitud del titular del proyecto. Esta disposición no resulta aplicable a las inversiones que se encuentran en ejecución.

10.3. No resulta aplicable a los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019-2022, Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 y sus actualizaciones, así como a sus proyectos complementarios, de corresponder. Tampoco resultará aplicable a los proyectos de Asociación Público-Privada que cuentan con contrato suscrito o se encuentran en formulación.

TÍTULO V

INCENTIVOS PARA LA MASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

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

11.1. Las entidades públicas del gobierno nacional y los gobiernos locales, en el marco de sus competencias, incorporan mecanismos para la promoción de Vehículos Eléctricos (cero emisiones) y Vehículos Limpios (Híbridos, GNV y Euro 6), en los Programas de Chatarreo que se aprueben en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia 029- 2019, el cual establece incentivos para el fomento del chatarreo y su Reglamento.

11.2. El Ministerio de Economía y Finanzas asigna partidas presupuestales para los Programas de Chatarreo que impulsen la renovación del parque automotor con Vehículos Eléctricos (cero emisiones) y Vehículos Limpios (Híbridos, GNV y Euro 6), debiendo cada autoridad competente realizar el seguimiento de los programas que se implementen, cuantificando los resultados obtenidos con la finalidad que el chatarreo constituya un mecanismo sostenible del parque automotor.

TÍTULO VI

PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

12.1. La política pública de promoción y masificación de la electromovilidad y transporte con energías limpias forma parte de la política nacional de transporte terrestre y es establecida por el Poder Ejecutivo mediante la aprobación del plan nacional de transporte y movilidad sostenible.

12.2. El plan nacional de transporte y movilidad sostenible, que se elabora en atención a las disposiciones contenidas en la presente ley, contiene las bases para la promoción y masificación de la electromovilidad y de vehículos que usen energías limpias o cero emisiones y establece las condiciones habilitantes regulatorias, así como la aplicación de incentivos económicos y operativos, con el fin primordial de reducir los contaminantes locales que afectan la salud pública y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que afectan el medio ambiente; asimismo, dicho plan contribuye con la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental del sistema de transporte.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

12.3. El plan nacional de transporte y movilidad sostenible al 2050 es formulado y propuesto por la comisión técnica multisectorial de transporte y movilidad sostenible, la cual debe considerar para su formulación los siguientes puntos:

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

TÍTULO VII CONTROL POLÍTICO

Artículo 13. Información al Congreso de la República

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

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Declaración de interés público

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

SEGUNDA. Reglamento

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

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

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

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





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

"Artículo 5.- Destino del Fondo El FISE se destinará a los siguientes fines: 1- -.1 5.6. Incentivos económicos para la renovación de flota mediante vehículos eléctricos o de Gas Natural Vehicular (GNV) en los sistemas de transporte público terrestre."

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

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

"Artículo 19. Fomento de renovación de flota vehicular

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

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

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

Situación del Texto Sustitutorio

3.2 Mediante Dictamen de fecha 06 de junio del 2024 la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República aprueba el Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional"¹.

a) Opinión de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes - DGAT

3.3 Mediante Memorando 0083-2025-MTC/17, la DGAT remite el Informe N° 005-2025-MTC/17.02, mediante el cual señala que no es competente para emitir opinión, en razón que la propuesta normativa no hace referencia a temas relacionados con las funciones de evaluación y otorgamiento de la autorización, permiso, modificación y cancelación de los servicios de transporte terrestre de personas y mercancías de ámbito nacional e internacional por carretera, conferidas a la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre, unidad orgánica de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes sino tiene como finalidad principal fomentar la electromovilidad en el transporte urbano a nivel nacional.

b) Opinión del Proyecto Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD

3.4 Mediante Memorando N° 0019-2025-MTC/30, PROMOVILIDAD remite el Informe N° 002-2025-MTC/30.CJ, mediante el cual señala lo siguiente:

¹<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/1054>





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- 3.4.1 Se recomienda definir aquellas entidades que aprueban el Plan Nacional de Transporte y Movilidad Sostenible. En estas se sugiere que participen tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como y Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, dadas sus competencias señaladas en las Leyes N° 29370 y 30156, artículos 7.3 y 8.5, respectivamente.
- 3.4.2 Referencias a una Comisión Técnica Multisectorial de Transporte y Movilidad Sostenible (art. 12.3). - Se recomienda definir aquellas entidades que lo componen. Dada la afinidad entre el proyecto de ley y el objeto por el que fue creado el Grupo de Trabajo aprobado por la Resolución Ministerial N° 257-2023-MINAM, se recomienda que MINAM, MTC, MINEM y MEF sean partícipes. Adicionalmente, dada la competencia establecida en la Ley N° 30156, artículo 8.5, se recomienda que el MVCS también sea partícipe.
- 3.4.3 Incentivos y procedimientos. - Se recomienda que las áreas correspondientes del Sector revisen la pertinencia de exonerar IGV e ISC hasta el 2034 (título III), de facilitar aprobaciones automáticas (Art. 10), y de establecer un régimen ad hoc para licitaciones (Art. 9).
- 3.4.4 Considerar un plazo mayor para la compatibilización de proyectos entre entidades (Art. 10.2).

c) Opinión de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU

3.5 Con Oficio N° D-000932-2024-ATU/GG, la ATU observa el Texto Sustitutorio a través del siguiente documento:

3.5.1 Memorando N° D-000800-2024-ATU/DIR, de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, a través del cual remite el Informe N° D-000191-2024-ATU/DIR-SR, realizando las siguientes observaciones:

- a. Al respecto, y tomando en cuenta una lectura general del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, se advierte que principalmente se refiere a la implementación y promoción del uso de vehículos "cero emisiones", siendo su principal referencia los vehículos eléctricos; no obstante, si consideramos lo señalado en el literal e) del artículo 3, respecto al alcance de la norma, también se considerará a los vehículos a GNV que son vehículos que utilizan energía limpia, teniendo en cuenta ello sugerimos que en el Objeto de la Ley y a lo largo de todo el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley se señale "*energías limpias y/o cero emisiones*" en lugar de "*energías limpias y cero emisiones*"; de esta forma se podrá entender que se refiere a ambas posibilidades.
- b. De esta forma, también estará alineado con el objeto de la Ley N° 30900, donde se señala que ATU debe buscar garantizar el funcionamiento de un SIT que permita satisfacer las necesidades de traslado de sus usuarios de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, por lo que, deberá buscar medidas que fomenten el uso eficiente y racional de la energía mediante la promoción y masificación de vehículos con cero emisiones o tecnologías limpias que permitan minimizar la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) u otros gases contaminantes atmosféricos que afecten la salud de los usuarios del servicio de transporte público de personas que se presta en el territorio de Lima y Callao.
- c. En cuanto a la finalidad de la Ley, en la parte final del artículo 2 señala que la ley contribuye a la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad del sistema del transporte regular de personas, el transporte público de



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

mercancías, y servicio de transporte turístico, en lo que creemos que debería incluirse al transporte público en general y no desagregar en determinados servicios, si lo que se busca es una mejora en el transporte en su conjunto.

- d. Por otro lado, en el artículo 3 al hablar de alcance de la norma, señala que será de aplicación para los vehículos de transporte terrestre de personas (especificando en el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley que comprende transporte urbano y transporte interprovincial), carga y mercancías y uso empresarial diverso, contradiciendo la finalidad establecida en el artículo 2, que está orientado al transporte regular, mercancías y turístico (servicios públicos de transporte); toda vez que incluye lo que denomina "uso empresarial diverso", por lo que debe evaluarse este extremo.
- e. Asimismo, en el artículo 3 del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley establece el alcance del mismo, estableciendo que afecta la norma a las categorías L, M, N, O y S, debiendo evaluar lo concerniente a las categorías O y S habida cuenta de lo que establece el Anexo I del Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos – RNV, que señala que la Categoría O, comprende los Remolques (incluidos semirremolques), los mismos que están conceptualizados en la misma norma como aquel vehículo no motorizado de la categoría "O", diseñado para ser halado por un vehículo motorizado, de tal forma que ninguna parte de su peso descansa sobre el vehículo que lo hala; de la misma forma en el caso del Semirremolque lo define como vehículo no motorizado con uno o más ejes, que se apoya en otro vehículo acoplándose a este y transmitiéndole parte de su peso mediante la quinta rueda.
- f. Como puede apreciarse, en el caso de vehículos de la Categoría "O" no cuentan con motor de ningún tipo para movilizarse de forma independiente, sino que necesitan de otro vehículo motorizado para su traslado, por lo que, entenderíamos que se trataría de un vehículo que no es la intención de ser regulado o beneficiado bajo el presente Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley. Asimismo, en el caso de la Categoría "S" (combinaciones especiales) se señala que se clasifican en casas rodantes, vehículos blindados para el transporte de valores, ambulancias, vehículos funerarios, bomberos, vehículos celulares y Porta tropas; por lo que se debe evaluar si comprende a todos los tipos de vehículos de la Categoría "S", los beneficios establecidos o no.
- g. El mismo artículo del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, señala como uno de los tipos de transporte terrestre de personas el Transporte Interprovincial, el mismo que no se encuentra como tipo de transporte de acuerdo al ámbito, definido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en adelante RNAT, el cual entendemos que busca referenciar al Transporte Nacional (el mismo que se presta mínimo entre dos Regiones).
- h. En la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria no se analizó en la exposición de motivos, de forma preliminar, la cantidad de empresas interesadas en realizar dicha migración, para poder tener en cuenta cuánto sería el gasto aproximado para el estado el establecer un beneficio como este. Es preciso señalar que en el caso de ATU, ya se han establecido incentivos a los operadores para que migren a tecnologías limpias y/o cero emisiones, por medio del otorgamiento de años adicionales a su autorización tal y como se ha establecido en el Reglamento que regula el régimen excepcional de otorgamiento o renovación de autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte regular en el territorio de



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

competencia de la ATU, aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 203-2023-ATU/PE.

- i. Se propone que se incluya, en el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, un apartado que establezca concordancias con otras normas dictadas sobre el uso de tecnologías limpias y/o cero emisiones, como es el caso de la Ley N° 31596, Ley que establece medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao.
- j. El Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley debe ajustar su redacción para que se entienda que su alcance llega también hacia matrices energéticas limpias netamente como es el GNV, sugerimos que la propuesta evalúe el uso de este tipo de matriz energética como propuesta hacia la migración a la electromovilidad.

d) Opinión de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial

- 3.6 El Texto Sustitutorio tiene por objeto establecer el marco regulatorio general para impulsar el transporte terrestre y movilidad sostenible en el territorio nacional a partir de la progresiva masificación de vehículos que operan con energías limpias y cero emisiones, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales atmosféricos que afecten la salud pública y el ambiente, así como fortalecer las políticas públicas dirigidas a incentivar su uso, innovación, investigación, desarrollo, diseño, producción y comercialización.
- 3.7 Respecto al artículo 3 del texto Sustitutorio, es importante destacar lo señalado en la Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, cuando establece la diferencia básica en que un automóvil eléctrico funciona exclusivamente con energía eléctrica almacenada en una batería, mientras que el automóvil híbrido funciona con una combinación de electricidad y combustible convencional.
- 3.8 Asimismo, el artículo 3 del Texto Sustitutorio refiere como uno de los tipos de transporte terrestre de personas el Transporte Interprovincial, el mismo que no se encuentra como tipo de transporte de acuerdo al ámbito, definido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- 3.9 En ese extremo, y de forma complementaria, cabe puntualizar que, mediante el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, se incorporó; entre otras, en el Anexo II del RNV, las definiciones siguientes, que deben ser tomado en cuenta por el legislador:

"(...)

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.

(...)"



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- 3.10 En ese sentido, el artículo 3 del Texto Sustitutorio pretende regular especificaciones técnicas vehiculares, siendo dicha función de competencia del MTC. Asimismo, la propuesta incorpora a vehículos de categoría "O" los que no cuentan con motor de ningún tipo para movilizarse de forma independiente, sino que necesitan de otro vehículo motorizado para su traslado, por lo que, entenderíamos que se trataría de un vehículo que no es la intención de ser regulado o beneficiado. De igual manera, en el caso de la Categoría "S" (combinaciones especiales) se señala que se clasifican en casas rodantes, vehículos blindados para el transporte de valores, ambulancias, vehículos funerarios, bomberos, vehículos celulares y Porta tropas; por lo que se debe evaluar si comprende a todos los tipos de vehículos de la Categoría "S", los beneficios establecidos o no.
- 3.11 Por otro lado, cabe indicar que la Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático, establece disposiciones generales para la coordinación, articulación, diseño, ejecución, reporte, monitoreo, evaluación y difusión de políticas públicas para la gestión integral, participación y transparencia de las medidas de adaptación y mitigación al cambio climático a fin de reducir la vulnerabilidad del país al cambio climático, aprovechar las oportunidades del crecimiento bajo en carbono y cumplir con los compromisos internacionales asumidos por el Estado ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.
- 3.12 En concordancia con el Principio de Prevención previsto en el numeral 2.8 del artículo 2 de la precitada Ley N° 30754, el Estado promueve políticas y acciones orientadas a prevenir, vigilar y evitar los impactos y riesgos del cambio climático. Cuando no sea posible eliminar las causas que la generan, se adoptan las medidas de mitigación y adaptación que correspondan, a fin de garantizar la salud y vida de las personas, así como la protección del ambiente.
- 3.13 Sin perjuicio de ello, la iniciativa legislativa debe considerar lo dispuesto en la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, y su Reglamento², aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS.
- 3.14 Respecto al artículo 4, es fundamental que los esfuerzos desde el Estado peruano consideren como prioridad el transporte público de pasajeros, por lo que es importante no dimensionar el tipo de modo de transporte que podrían verse beneficiadas por el proyecto de ley.
- 3.15 Respecto a los artículos 5, 6, 7 y primera Disposición Complementaria Modificatoria del Texto Sustitutorio, que regula el otorgamiento de beneficios económicos y no económicos que corresponda, así como incentivos tributarios, no se encuentran enmarcados en el ámbito de competencias del MTC, sino que obedecen a competencias del Ministerio de Economía y Finanzas – MEF, entidad responsable de emitir opinión técnica al respecto.
- 3.16 Respecto al artículo 8 del Texto Sustitutorio, corresponde al Ministerio de Energía y Minas establecer los lineamientos respecto a la eficiencia energética, incorporando el principio de economía circular para la gestión de los residuos provenientes de los vehículos, ya que este principio considera un modelo tanto de producción como de consumo que busca extender la vida útil del producto a través de la rediseño, reelaboración, reparación, reutilización, recogida y reciclaje, buscando la minimización

² Artículos 7, 8, 9 y 10 del Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- de la producción de residuos de los vehículos eléctricos.
- 3.17 El artículo 11 del Texto Sustitutorio pretende adicionar funciones de competencia exclusiva del MTC, las mismas que ya se encuentran establecidas en la Ley 29370. Cabe señalar que el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo fue aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, mediante el cual se establecen las condiciones, requisitos e impedimentos de acceso y permanencia, las obligaciones de las Entidades de Chatarreo, el proceso de chatarreo y programas de chatarreo.
- 3.18 La creación del Plan Nacional referida en el artículo 12 del Proyecto de Ley debe considerar que las políticas nacionales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno y estando su rectoría bajo la competencia exclusiva del Poder Ejecutivo, de conformidad con el Reglamento que regula las Políticas Nacionales, aprobado por Decreto Supremo N° 029-2018-PCM.
- 3.19 Considerando la primera disposición complementaria final del Texto Sustitutorio, éste se ha redactado a manera de una norma de «declaración de necesidad pública e interés nacional», categoría que es empleada en el ordenamiento jurídico para declarar la importancia de una actuación o construcción de infraestructura, por resultar de atención prioritaria para beneficiar a la colectividad y cuya forma de aplicación no se encuentra establecida por la propia Ley.
- 3.20 Así, dichos conceptos son considerados por la doctrina como "conceptos jurídicos indeterminados", los cuales requieren que la administración realice necesariamente decisiones de política administrativa y valoraciones acerca de qué es más conveniente para la satisfacción del interés público. De esta forma, según Rubio Correa las leyes que tienen el carácter de "declaratoria de interés y necesidad pública" son generalmente normas declarativas que constituyen una afirmación pura y simple de un mandato sin requisitos ni supuestos previos y, por lo tanto, no se adecúan a la fórmula general siendo dictadas como afirmaciones válidas por sí mismas, más que como hipótesis de que a tal supuesto debe seguir tal consecuencia.
- 3.21 Según Rubio Correa "Dichas normas no son imperativas, sino que constituyen, básicamente, una guía de conducta que el Gobierno debe tomar en cuenta dentro de sus programas en la medida de lo posible".
- 3.22 De igual forma, estas leyes no generan gasto público en virtud a que los Congresistas de la República no tienen iniciativa para crear ni aumentar gasto público, conforme a lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, concordante con el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso.
- 3.23 Asimismo, estas leyes no generan gasto público en virtud a que los Congresistas de la República no tienen iniciativa para crear ni aumentar gasto público, conforme a lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, concordante con el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso.
- 3.24 Cabe resaltar que, respecto al carácter de "Declaratoria de Interés y necesidad pública", la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, emitió una opinión jurídica en la cual señala que, las normas declarativas representan una vinculación política más no jurídica del Poder Ejecutivo e implican básicamente una autorización para implementar una determinada política, pero no implementan de por sí la política en cuestión, por lo que, la norma declarativa no afecta las competencias de este Poder



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

del Estado y; por lo tanto, no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica.

- 3.25 En efecto, mediante la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR, la Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico del Ministerio de Justicia emitió una respuesta en mérito a la consulta formulada por la Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto al marco legal, impacto o alcance legal, eficacia, obligatoriedad de las leyes que tienen el carácter de declaración de interés y necesidad pública.
- 3.26 La Consulta Jurídica señala en que en relación a la categoría interés nacional, esta ha sido incorporada en el artículo 63 de la Constitución Política del Perú como un requisito para la adopción de medidas en materia económica y financiera y que la categoría de "necesidad pública" es uno de los requisitos que se exige para ejecutar un procedimientos de expropiación, esto no implica que pueda ampliarse su uso para otras materias pudiendo referirse a la protección de otros intereses vitales para el mantenimiento del orden, la paz pública, la solidaridad, la dignidad del hombre, entre otros. Y en esa misma línea señala que: "(...) la necesidad pública es el conjunto de medidas que redundan en beneficio, ventaja o utilidad a favor de la ciudadanía; por ejemplo, la realización de obras públicas (...)".
- 3.27 También, se señala en la consulta jurídica, que las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales.
- 3.28 En consecuencia, las normas que establecen la «declaración de necesidad pública y preferente interés nacional» no imponen ninguna obligación jurídica al Poder Ejecutivo; en ese sentido, lo dispuesto en los artículos 11.2 del artículo 11 del Texto Sustitutorio, que regula el otorgamiento de beneficios económicos y no económicos, contravendría lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.
- 3.29 Finalmente se coincide con la observación de ATU respecto a la segunda disposición complementaria modificatoria, considerando que ya se han establecido incentivos a los operadores para que migren a tecnologías limpias y/o cero emisiones, por medio del otorgamiento de años adicionales a su autorización tal y como se ha establecido en el Reglamento que regula el régimen excepcional de otorgamiento o renovación de autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte regular en el territorio de competencia de la ATU, aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 203-2023-ATU/PE.
- 3.20 En tal sentido, el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley 5369/2022-CR, "Ley de Fomento y Desarrollo del Transporte verde a nivel nacional, presenta **observaciones**, de conformidad con lo señalado en los numerales precedentes.

IV. **CONCLUSIONES:**

- 4.1 En virtud a lo expuesto, se concluye que el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley 5369/2022-CR, "Ley de Fomento y Desarrollo del Transporte verde a nivel nacional presenta las siguientes observaciones:
- a. Sobre el artículo 3 del texto Sustitutorio, es importante destacar lo señalado en la Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, cuando



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

establece la diferencia básica en que un automóvil eléctrico funciona exclusivamente con energía eléctrica almacenada en una batería, mientras que el automóvil híbrido funciona con una combinación de electricidad y combustible convencional. Asimismo, el artículo 3 del Texto Sustitutorio refiere como uno de los tipos de transporte terrestre de personas el Transporte Interprovincial, el mismo que no se encuentra como tipo de transporte de acuerdo al ámbito, definido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

- b. El artículo 3 del Texto Sustitutorio pretende regular especificaciones técnicas vehiculares, siendo dicha función de competencia del MTC. Asimismo, la propuesta incorpora a vehículos de categoría "O" los que no cuentan con motor de ningún tipo para movilizarse de forma independiente, sino que necesitan de otro vehículo motorizado para su traslado, por lo que, entenderíamos que se trataría de un vehículo que no es la intención de ser regulado o beneficiado. De igual manera, en el caso de la Categoría "S" (combinaciones especiales) se señala que se clasifican en casas rodantes, vehículos blindados para el transporte de valores, ambulancias, vehículos funerarios, bomberos, vehículos celulares y Porta tropas; por lo que se debe evaluar si comprende a todos los tipos de vehículos de la Categoría "S", los beneficios establecidos o no.
- c. La iniciativa legislativa debe considerar lo dispuesto en la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, y su Reglamento³, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS.
- d. Respecto al artículo 4, es fundamental que los esfuerzos desde el Estado peruano consideren como prioridad el transporte público de pasajeros, por lo que es importante no dimensionar el tipo de modo de transporte que podrían verse beneficiadas por el proyecto de ley.
- e. Sobre los artículos 5, 6, 7 y primera Disposición Complementaria Modificatoria del Texto Sustitutorio, que regula el otorgamiento de beneficios económicos y no económicos que corresponda, así como incentivos tributarios, no se encuentran enmarcados en el ámbito de competencias del MTC, sino que obedecen a competencias del Ministerio de Economía y Finanzas – MEF, entidad responsable de emitir opinión técnica al respecto.
- f. En relación al artículo 8 del Texto Sustitutorio, corresponde al Ministerio de Energía y Minas establecer los lineamientos respecto a la eficiencia energética, incorporando el principio de economía circular para la gestión de los residuos provenientes de los vehículos, ya que este principio considera un modelo tanto de producción como de consumo que busca extender la vida útil del producto a través de la rediseño, reelaboración, reparación, reutilización, recogida y reciclaje, buscando la minimización de la producción de residuos de los vehículos eléctricos.
- g. El artículo 11 del Texto Sustitutorio pretende adicionar funciones de competencia exclusiva del MTC, las mismas que ya se encuentran establecidas en la Ley 29370. Cabe señalar que el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo fue aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, mediante el cual se establecen las condiciones, requisitos e impedimentos de acceso y permanencia, las obligaciones de las Entidades de Chatarreo, el proceso de chatarreo y programas de chatarreo.
- h. La creación del Plan Nacional referida en el artículo 12 del Texto Sustitutorio debe considerar que las políticas nacionales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno y estando su rectoría

³ Artículos 7, 8, 9 y 10 del Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

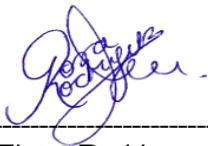

bajo la competencia exclusiva del Poder Ejecutivo, de conformidad con el Reglamento que regula las Políticas Nacionales, aprobado por Decreto Supremo N° 029-2018-PCM.

- i. Considerando la primera disposición complementaria final del Texto Sustitutorio, las normas que establecen la «declaración de necesidad pública y preferente interés nacional» no imponen ninguna obligación jurídica al Poder Ejecutivo; en ese sentido, lo dispuesto en los artículos 11.2 del artículo 11 del Texto Sustitutorio, que regula el otorgamiento de beneficios económicos y no económicos, contravendría lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.
- j. Se coincide con la observación de ATU respecto a la segunda disposición complementaria modificatoria, considerando que ya se han establecido incentivos a los operadores para que migren a tecnologías limpias y/o cero emisiones, por medio del otorgamiento de años adicionales a su autorización tal y como se ha establecido en el Reglamento que regula el régimen excepcional de otorgamiento o renovación de autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte regular en el territorio de competencia de la ATU, aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 203-2023-ATU/PE.
- k. Si bien se considera oportuna la incorporación de iniciativas que intenten impulsar la Electromovilidad, resulta necesaria diseñar una estrategia legislativa integral que se encuentre alineada a la normativa que ha promovido este sector y a las competencias de todas las autoridades implicadas.

V. RECOMENDACIÓN:

- 5.1 En atención a lo expuesto, se recomienda elevar el presente informe al Despacho Viceministerial de Transportes, conforme a lo indicado en la Directiva N° 004-2019-MTC/01 denominada "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley", aprobada por Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01, ante la conformidad del presente Informe, para la atención al Congreso de la República, respectivamente.

Es todo cuanto informo ante usted.

<p>Informe elaborado por:</p>  <p>----- Rosa Elena Rodríguez Aranibar Abogada Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial</p>	<p>Informe revisado por:</p>  <p>----- Ladis Madileydi Serrano Reinoso Abogada Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial</p>
--	--

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
OFELIA DORIS SORIANO RAMOS
DIRECCION DE POLITICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE VIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

ODSR/ra

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 18 de Diciembre del 2025

INFORME N° 2475-2025-MTC/08

- A :** **DALIA MIROSLAVA SUAREZ SALAZAR**
SECRETARIA GENERAL
- De :** **CARLOS ROBERTO TENGAN GUSUKUMA**
DIRECTOR GENERAL DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA
- Asunto :** Opinión sobre el Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley Nros. 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde a nivel nacional".
- Referencia :** a) Oficio N° 575-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR
b) Memorando N° 1849-2025-MTC/02
(E-586904-2023)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Con Oficio N° 575-2023-2024-CMRV-CEBFIF-CR de fecha 9 de noviembre de 2023, la presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República solicita emitir opinión sobre el Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley Nros. 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde a nivel nacional" (en adelante **Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley**).
- 1.2 Mediante Memorando N° 1849-2025-MTC/02 el Despacho Viceministerial de Transportes traslada a esta Oficina General el Memorando N° 1954-2025-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en adelante **DGPRTM**) y el Informe N° 0987-2025-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (en adelante **DPNTRA**), a través de los cuales se emite la opinión correspondiente sobre el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley.

II. BASE LEGAL

- 2.1 Constitución Política del Perú.
2.2 Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4196379> ingresando el número de expediente **E-586904-2023** y la siguiente clave: JKHOTR .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

Comunicaciones.

- 2.3 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 2.4 Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01.
- 2.5 Directiva N° 004-2019-MTC/01 "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley", aprobada por Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01.

III. ANÁLISIS

Estado situacional del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley

- 3.1. De acuerdo con la información registrada en el portal institucional del Congreso de la República¹, con fecha 6 de junio de 2024, la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, por mayoría, aprobó el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley.

Contenido del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley

- 3.2. El Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley contiene trece (13) artículos, dos (2) Disposiciones Complementarias Finales y dos (2) Disposiciones Complementarias Modificatorias, estructurados de la siguiente manera:

Título I: Disposiciones generales

- Artículo 1.-** Objeto de la ley
- Artículo 2.** Finalidad de la ley
- Artículo 3.** Alcance
- Artículo 4.** Beneficiarios

Título II: Incentivos fiscales para los vehículos eléctricos

- Artículo 5.** Exoneración del impuesto general a las ventas (IGV) e impuesto selectivo al consumo (ISO)
- Artículo 6.** Exoneración del impuesto al patrimonio vehicular
- Artículo 7.** Depreciación de los vehículos automotores eléctricos y a gas natural vehicular

Título III: Infraestructura de carga

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

Título IV: Promoción de electromovilidad en el transporte urbano a nivel nacional

- Artículo 9.** Régimen especial de licitaciones para servicios de transporte urbano
- Artículo 10.** Régimen de permisos y autorizaciones

¹ Ver portal institucional del Congreso de la República: <http://www.congreso.gob.pe/>

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Título V: Incentivos para la masificación de vehículos eléctricos

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

Título VI: Plan Nacional de transporte y movilidad sostenible

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

Título VII: Control Político

Artículo 13. Información al Congreso de la República

Disposiciones Complementarias Finales

Primera. Declaración de interés público

Segunda. Reglamento

Disposiciones Complementarias Modificatorias

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

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

Competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

- 3.3. El artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante **LOF del MTC**) establece que el Ministerio es competente de manera exclusiva, entre otros, en materia de servicios de transportes de alcance nacional e internacional; asimismo, ejerce competencia compartida con los gobiernos regionales y gobiernos locales, entre otros, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.
- 3.4. Adicionalmente, el artículo 5 de la LOF del MTC dispone que este Ministerio tiene las siguientes funciones rectoras:

"Artículo 5.- Funciones rectoras

Las funciones rectoras son las siguientes:

1. Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.

2. Dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, la fiscalización y ejecución coactiva en materias de su competencia.

3. Coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento."

- 3.5. En concordancia con ello, el artículo 7 de la LOF del MTC, establece las competencias compartidas de este Ministerio:

"Artículo 7.- Funciones específicas de competencias compartidas

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4196379> ingresando el número de expediente **E-586904-2023** y la siguiente clave: JKHOTR .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

En el marco de sus competencias compartidas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cumple las siguientes funciones:

- 1. Planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.*
- 2. Planear, regular, gestionar, ejecutar y evaluar la circulación y seguridad vial, así como conducir, supervisar y evaluar el otorgamiento de licencias de conducir.*
- 3. Planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.*
- 4. Planear los servicios públicos de telecomunicaciones, servicios de radiodifusión y servicios privados de telecomunicaciones.*
- 5. Promover la infraestructura de telecomunicaciones.*
- 6. Prestar apoyo técnico a los gobiernos regionales y locales para el adecuado cumplimiento de las funciones sectoriales descentralizadas.*
- 7. Otras funciones que señale la ley".*

- 3.6. En ese sentido, en la medida que el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley fomenta el desarrollo del transporte verde a nivel nacional; corresponde a este Ministerio emitir opinión sobre el particular.

Opinión del Despacho Viceministerial de Transportes

- 3.7. El Despacho Viceministerial de Transportes, a través del Memorando N° 1849-2025-MTC/02, remite a esta Oficina General de Asesoría Jurídica el Memorando N° 1954-2025-MTC/18 de la DGPRTM y el Informe N° 0987-2025-MTC/18.01 de la DPNTRA, a través de los cuales emite la opinión correspondiente sobre el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, incluyendo la opinión de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes (en adelante **DGATR**), del Proyecto Nacional de Transporte Urbano Sostenible (en adelante **PROMOVILIDAD**) y de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante **ATU**), en el que se indica que la propuesta normativa **presenta observaciones**, por lo siguiente:

- La DGPRTM coincide con PROMOVILIDAD², que señala la necesidad de definir con claridad las entidades competentes para aprobar el Plan Nacional de Transporte y Movilidad Sostenible, sugiriendo la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, conforme a sus atribuciones. Asimismo, recomienda que las áreas correspondientes del Sector revisen la pertinencia de exonerar el Impuesto General a las Ventas (IGV) y el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) hasta el año 2034; de facilitar aprobaciones automáticas (artículo 10); y, de establecer un régimen para licitaciones (artículo 9).
- Por otro lado, la DGPRTM acoge las observaciones formuladas por la ATU³, que propone reemplazar la expresión "energías limpias y cero emisiones" por "energías limpias y/o cero emisiones", a fin de incluir tecnologías como el gas natural vehicular (GNV) y armonizar la propuesta con la Ley N° 30900⁴

² Mediante Memorando N° 0019-2025-MTC/30.

³ Mediante el Oficio N° D-000932-2024-ATU/GG.

⁴ Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4196379> ingresando el número de expediente **E-586904-2023** y la siguiente clave: JKHOTR .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

, que orienta hacia un transporte público eficiente, sostenible y ambientalmente limpio.

- Asimismo, coincide con la ATU en que la finalidad de la norma debe comprender al transporte público en general y no desagregar en determinados servicios, debiendo además corregirse las inconsistencias detectadas entre los artículos 2 y 3 respecto al alcance del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley. De igual modo, resulta pertinente evaluar lo concerniente a las categorías "O" y "S" del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC; así como, precisar la referencia al transporte interprovincial, el mismo que no se encuentra como tipo de transporte de acuerdo al ámbito definido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- Por su parte, la DPNTRA señala que, el artículo 3 del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley pretende regular especificaciones técnicas vehiculares, siendo dicha función de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Respecto al artículo 4, la DPNTRA enfatiza que los esfuerzos del Estado deben priorizar el transporte público de pasajeros, por lo que es importante no dimensionar el tipo de modo de transporte que podrían verse beneficiados por el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley.
- En cuanto a los artículos 5, 6, 7 y la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, se advierte que el otorgamiento de beneficios económicos y no económicos que corresponda, así como incentivos tributarios, no se encuentran enmarcados en el ámbito de competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sino que obedecen a competencias del Ministerio de Economía y Finanzas, entidad responsable de emitir opinión técnica al respecto.
- De igual modo, la DPNTRA observa que el artículo 11 pretende adicionar funciones de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las mismas que se encuentran previstas en la LOF del MTC. En cuanto al Plan Nacional previsto en el artículo 12, recuerda que las políticas nacionales son de cumplimiento obligatorio y están bajo la rectoría exclusiva del Poder Ejecutivo, conforme al Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales.
- La DPNTRA analiza que la primera Disposición Complementaria Final del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, se ha redactado a manera de una norma de "declaración de necesidad pública e interés nacional", lo cual, constituye una norma declarativa sin efectos jurídicos directos. Dichas normas no generan gasto público ni obligan al Poder Ejecutivo, ya que solo

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

representan una vinculación política y no jurídica. En ese sentido, teniendo en consideración que el Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, regula el otorgamiento de beneficios económicos, contravendría lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

- 3.8. Por otro lado, la DGATR advierte que no tiene competencia para emitir opinión respecto a los alcances del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley⁵.

Opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica

- 3.9. El Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley introduce medidas que implican iniciativa de gasto público, tales como incentivos económicos, asignación de partidas presupuestales para programas de chatarreo y exoneraciones tributarias de largo plazo. Al respecto, cabe precisar que la Constitución Política del Perú, en su artículo 79, prohíbe al Congreso de la República crear o aumentar gasto público, siendo esta una facultad exclusiva del Poder Ejecutivo. Por tanto, cualquier disposición que genere compromisos financieros directos o indirectos al Estado debe ser observada, ya que excede la competencia legislativa del Congreso.

- 3.10. Respecto al artículo 3 del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, se debe evaluar la pertinencia de incluir dentro de dicho alcance a las categorías "O" y "S", toda vez que, conforme al Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, la Categoría "O" comprende los remolques y semirremolques, definidos como vehículos no motorizados, diseñados para ser halados o acoplados a otro vehículo que provee la fuerza de tracción. Por tanto, estos vehículos no cuentan con propulsión propia y, en consecuencia, no participan directamente de los objetivos de promoción de energías limpias o cero emisiones. De igual modo, la Categoría "S" agrupa a los denominados vehículos de combinaciones especiales —como casas rodantes, ambulancias, vehículos blindados para transporte de valores, entre otros—, cuya naturaleza funcional es específica y no responde al uso regular del transporte de personas o mercancías. En tal sentido, la inclusión de ambas categorías en el ámbito de aplicación de la norma, no resulta compatible con el objeto y finalidad del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley.

- 3.11. El Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley introduce mecanismos ya regulados en el ordenamiento jurídico, como el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo⁶. Por tanto, resulta indispensable que cualquier nueva regulación se formule como complemento o perfeccionamiento de las normas existentes, evitando duplicar funciones o alterar competencias ya asignadas a las entidades del Poder Ejecutivo.

- 3.12. Por otro lado, respecto a las normas de naturaleza declarativa, la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR⁷, emitida por la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, señala que:

"IV. CONCLUSIONES (...)"

⁵ Comunicado mediante Memorando N° 0083-2025-MTC/17.

⁶ Aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC.

⁷ Remitida mediante Oficio N° 550-2018-JUS/DGDNCR.

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

(ii) Las leyes que tienen el carácter de "declaratoria de interés y necesidad pública", son generalmente normas declarativas, emitidas por el Congreso de la República, las cuales tienen la particularidad excepcional de carecer de un supuesto explícito y, por lo tanto, no se adecúan a la fórmula general de que a cierto supuesto debe seguir una consecuencia.

(iii) Las normas declarativas representan una vinculación política, no jurídica, del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo; no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica ya que es competencia del Ejecutivo la presentación de iniciativas que generen gasto. Como consecuencia de ello, su incumplimiento no tiene efectos jurídicos pues constitucionalmente es el Poder Ejecutivo el competente para su realización.

(iv) La inobservancia de estas leyes declarativas no genera, per sé, ningún tipo de responsabilidad."

- 3.13. En ese sentido, las denominadas normas de "declaración de interés público o necesidad nacional" —como la contenida en la primera Disposición Complementaria Final del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley— no generan obligaciones jurídicas ni presupuestales. Lo cual, se contradice con el contenido del Texto Sustitutorio del Proyecto de Ley, en el extremo que regula el otorgamiento de beneficios económicos.

IV. CONCLUSIÓN

Por lo anteriormente expuesto y conforme a la opinión de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, el Texto Sustitutorio de los Proyectos de Ley Nros. 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3203/2022-CR, 3387/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR que propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde a nivel nacional", presenta observaciones.

Se remite un proyecto de oficio, a fin de dar atención al pedido de opinión formulado por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República.

El presente informe ha sido elaborado por la abogada Josselyn Lissett Montoya Angulo, lo que cuenta con la conformidad del que suscribe.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

CARLOS ROBERTO TENGAN GUSUKUMA
OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CRTG/jlma

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4196379> ingresando el número de expediente **E-586904-2023** y la siguiente clave: JKHOTR .