



PERÚ

Ministerio
de Energía y Minas

Despacho Ministerial

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

Lima, 16 ENE. 2026

OFICIO N° 017/2026-MINEM/DM

Señor Congresista

VÍCTOR SEFERINO FLORES RUÍZ

Presidente

Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera

Congreso de la República

Presente. -

Asunto : Pedido de Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros

Referencia : Oficio N° 0253-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR

Registro N° 4143235

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión respecto del Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros, Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional.

Al respecto, adjunto copia del Informe N° 1322-2025-MINEM/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Energía y Minas, para su conocimiento y fines.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi estima personal.

Atentamente,



LUIS ENRIQUE BRAVO DE LA CRUZ
Ministro de Energía y Minas



**INFORME N° 1322-2025-MINEM/OGAJ**

A : Rommy Manyari Mendoza
Secretaria General

Asunto : Opinión legal sobre el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros, "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional"

Referencia : Oficio N° 0253-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
Registro N° 4143235

Fecha : San Borja, 29 de diciembre de 2025

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación al asunto de la referencia, a fin de informarle lo siguiente:

1. ANTECEDENTES

- 1.1. Con Oficio N° 0253-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR, de fecha 02 de octubre de 2025, la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República solicitó al Ministerio de Energía y Minas (en adelante, MINEM) emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros, "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional" (en adelante, Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros).
- 1.2. Mediante Memorando N° 00792-2025/MINEM-DGEE, de fecha 24 de octubre de 2025, la Dirección General de Eficiencia Energética (en adelante, DGEE) remite a esta Oficina General de Asesoría Jurídica (en adelante, OGAJ) el Informe N° 031-2025/MINEM-DGEE-FB, de fecha 24 de octubre de 2025, a través del cual opina sobre el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros¹.

2. BASE LEGAL

- 2.1. Constitución Política del Perú de 1993.
- 2.2. Ley N° 30705, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas.
- 2.3. Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General.
- 2.4. Ley N° 27345, Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía.
- 2.5. Decreto Supremo N° 036-2023-EM que aprueba el Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica.
- 2.6. Decreto Supremo N° 022-2020-EM que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica.
- 2.7. Decreto Supremo N° 058-2016-RE que Ratifica el Acuerdo de París.
- 2.8. Decreto Supremo N° 064-2010-EM que aprueba la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040.
- 2.9. Decreto Supremo N° 031-2007-EM que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas.

¹ Con fecha 28 de octubre de 2025, el Viceministerio de Electricidad emite su conformidad al Memorando N° 00792-2025/MINEM-DGEE de fecha 24 de octubre de 2025.



3. ANÁLISIS

Contenido del Proyecto de Ley

3.1. El Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros presenta la siguiente estructura:

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: <ul style="list-style-type: none">a) Vehículo automotor eléctrico (cero emisiones): Comprende los vehículos automotores que para todos los casos utilizan uno o más motores eléctricos para su propulsión, aunque con distintas fuentes de energía para su carga. Comprende tres tipos de vehículos: eléctricos de batería, eléctricos con pila de combustible y eléctricos solares.b) Vehículo automotor eléctrico de batería (VEB): Son los que se conectan a una fuente de energía eléctrica externa y requieren que el centro de baterías esté cargado para poder poner en marcha el motor eléctrico y en funcionamiento.c) Vehículo automotor eléctrico con pila de combustible (VEPC): Usan el hidrógeno como fuente de energía. En estos casos no existe un centro de baterías como en el caso de los VEB, sino una pila de celdas de combustible que permite generar electricidad a partir del hidrógeno.d) Vehículo automotor eléctrico solar (VES): Comprende aquellos vehículos que tienen como fuente directa los paneles solares incorporados a ellos.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

	<p>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).</p> <p>El alcance del presente artículo incluye la infraestructura destinada a los vehículos eléctricos de las categorías señaladas anteriormente.</p>
Artículo 4	<p>Beneficios</p> <p>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.</p>
Artículo 5	<p>Exoneración del impuesto general a las ventas (IGV) e impuesto selectivo al consumo (ISO)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Artículo 6	<p>Exoneración del impuesto al patrimonio vehicular</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Artículo 7	<p>Depreciación de los vehículos automotores eléctricos y a gas natural vehicular</p> <p>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 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</p>



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

	<p>previsto en las normas de la materia que regulen los límites máximos permisibles de emisiones atmosféricas, según corresponda.</p>
Artículo 8	<p>Disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la electromovilidad</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Artículo 9	<p>Régimen especial de licitaciones para servicios de transporte urbano</p> <p>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.</p>
Artículo 10	<p>Régimen de permisos y autorizaciones</p> <p>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.</p>



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

	<p>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.</p> <p>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.</p>
Artículo 11	<p>Programa de Chatarreo para la Promoción de Vehículos a energías limpias y/o cero emisiones</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Artículo 12	<p>Plan Nacional de Transporte y Movilidad Sostenible al 2050</p> <p>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.</p> <p>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,</p>



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

	<p>asi 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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">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.
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.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

**DISPOSICIONES
COMPLEMENTARIAS
MODIFICATORIAS**

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

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

"Artículo 5.- Destino del Fondo

El FISE se destinará a los siguientes fines:

[...]

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

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

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

"Artículo 19. Fomento de renovación de flota vehicular

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

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

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

Sobre la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley

- 3.2. El Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros se sustentan en un diagnóstico estructural del sistema de transporte peruano, identificado como uno de los principales generadores de contaminación ambiental y emisiones de gases de efecto invernadero. Se señala que el parque automotor presenta altos niveles de antigüedad, uso intensivo de combustibles fósiles y baja eficiencia energética, lo que repercute negativamente en la calidad del aire, la salud pública y los costos económicos asociados a enfermedades respiratorias, congestión y consumo energético ineficiente.

En ese sentido, el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros se fundamenta en el rol constitucional del Estado de garantizar el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida, así como de promover un crecimiento económico sostenible. Se argumenta que el Perú cuenta con un amplio marco



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

normativo y de políticas públicas en materia ambiental, energética y de transporte, pero que dichas disposiciones no han sido suficientes para acelerar la transición hacia un modelo de movilidad sostenible, principalmente por la ausencia de un marco legal integral y coherente que articule incentivos, obligaciones y planificación a largo plazo.

Asimismo, el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros comparten un objetivo común: promover el uso de vehículos eléctricos, híbridos y otras tecnologías de bajas o nulas emisiones. No obstante, la dispersión normativa generaría duplicidades, vacíos legales y dificultades en la implementación, por lo que resulta técnicamente más adecuado consolidar las iniciativas en una sola ley marco que ordene los principios, definiciones, mecanismos de promoción e instrumentos de política pública en materia de transporte verde.

Desde una perspectiva económica y social, la promoción del transporte verde no solo tiene un impacto ambiental, sino también efectos positivos en la competitividad del país. La reducción de la dependencia de combustibles importados, el impulso a nuevas cadenas productivas vinculadas a la electromovilidad, la innovación tecnológica y el emprendimiento —especialmente en el sector de la micro y pequeña empresa— contribuyen al crecimiento económico, la generación de empleo y la modernización del aparato productivo nacional.

Finalmente, el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros fundamentan la necesidad de que el Estado adopte medidas activas de promoción, tales como incentivos económicos y fiscales, facilidades administrativas, desarrollo de infraestructura de carga y abastecimiento, y coordinación interinstitucional entre los distintos niveles de gobierno. Se precisa que la transición hacia el transporte verde debe ser progresiva, planificada y sostenible en el tiempo, evitando impactos negativos en los usuarios y operadores del sistema de transporte, y garantizando que la política pública se implemente de manera gradual, equitativa y alineada con los objetivos nacionales de desarrollo sostenible.

Cuestión Previa: Competencias

- 3.3. Sobre el particular, cabe señalar que, de acuerdo al penúltimo párrafo del numeral 2 del artículo 4 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, los Ministerios y Entidades Públicas del Poder Ejecutivo ejercen sus competencias exclusivas en todo el territorio nacional con arreglo a sus atribuciones y según lo disponga su normatividad específica.
- 3.4. Por su parte, el artículo 4 de la Ley N° 30705, Ley de Organización y Funciones del MINEM (en adelante, LOF del MINEM) establece que el MINEM ejerce competencias en materia de energía, que comprende electricidad e hidrocarburos, y de minería.

Asimismo, el artículo 7 de la citada Ley, establece que, el MINEM tiene entre las siguientes funciones rectoras: (i) formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia aplicable a todos los niveles de gobierno, (ii) dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución y supervisión de las políticas; para la gestión de los recursos energéticos y mineros; para el otorgamiento y reconocimiento de derechos; para la realización de acciones de fiscalización y supervisión; para la aplicación de sanciones administrativas; y para la ejecución coactiva, de acuerdo a la normativa vigente, y (iii) ejercer las potestades de autoridad administrativa de la entidad.

En esa misma línea, el artículo 8 de la LOF del MINEM, establece que el MINEM tiene entre sus funciones específicas de competencias compartidas, promover la inversión



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

sostenible y las actividades del sector, y ejercer la potestad de autoridad sectorial ambiental para las actividades de electricidad, hidrocarburos y minería, en concordancia con los lineamientos de política y las normas nacionales establecidas por el Ministerio del Ambiente como entidad rectora, entre otras.

- 3.5. Del mismo modo, el Reglamento de Organización y Funciones del MINEM, aprobado por Decreto Supremo N° 031-2007-EM y sus modificatorias (en adelante, ROF del MINEM), señala que el MINEM ejerce competencias en materia de energía, que comprende electricidad e hidrocarburos, y de minería; así como, diseña, establece y supervisa las políticas nacionales y sectoriales en materia de energía y de minería, asumiendo la rectoría respecto de ellas; promueve la inversión sostenible y actividades del Sector, entre otras, para lo cual dicta normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución y supervisión de las políticas, para la gestión de los recursos energéticos y mineros, de acuerdo a la normativa vigente.
- 3.6. Siendo ello así, el artículo 16 del ROF del MINEM, señala que el Despacho Viceministerial de Electricidad está a cargo del Viceministro de Electricidad, quien es la autoridad inmediata al Ministro en el Subsector Electricidad. Dirige, supervisa, propone e informa al Ministro la política de desarrollo sostenible del Subsector Electricidad, así como orienta y evalúa las actividades de su competencia a nivel nacional, de acuerdo con las directivas impartidas por el Ministro.
- 3.7. En consecuencia, el artículo 88 del ROF del MINEM, señala que la DGEE es el órgano de línea encargado de proponer y evaluar la política de eficiencia energética y las energías renovables no convencionales, promover la formación de una cultura de uso racional y eficiente de la energía, así como, de conducir la planificación energética. Asimismo, es la encargada de proponer y expedir según sea el caso, la normatividad necesaria en el ámbito de su competencia.

Opinión sobre el Proyecto de Ley

Opinión de la DGEE

- 3.8. En función a sus competencias, mediante Informe N° 031-2025/MINEM-DGEE-FB, de fecha 24 de octubre de 2025, remitido con Memorando N° 00792-2025/MINEM-DGEE, la DGEE emite opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros, sustentando lo siguiente:

Evaluación técnico – legal de la propuesta normativa

- De la revisión de la propuesta normativa la DGEE observa una falta de coherencia entre los dispositivos que la conforman. Por ejemplo, mientras el título de la norma fomenta el transporte verde y cero emisiones, según el objeto de la ley, se pretende masificar vehículos que operan a energías limpias que pueden involucrar otras tecnologías energéticas como los vehículos de combustión interna. Entiéndase por cero emisiones a aquellos que no utilizan combustibles en general.
- Siguiendo el mismo criterio, en el artículo 3, se deberían excluir a los vehículos a gas natural (GNV y GNL), dado que si generan emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
- Con relación a la infraestructura de carga estipulado en el artículo 8, hasta el momento no existe normativa a nivel de Ley que designe a la entidad que se encargue de la supervisión y fiscalización de la infraestructura de carga de la movilidad eléctrica, por ello, sería conveniente incluir en dicho artículo un dispositivo



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

para otorgar competencias al OSINERGMIN para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas a la infraestructura de carga de la movilidad eléctrica.

- Respecto a las competencias del Ministerio de Energía y Minas, es pertinente mencionar que está vigente el Decreto Supremo N° 022-2020-EM que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica, así como el Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica aprobado mediante Decreto Supremo N° 036-2023-EM, normas que a nivel reglamentario establecen funciones del Ministerio de Energía y Minas en materia de infraestructura de carga; por lo que, a fin de robustecer la regulación vigente se recomienda adecuar el texto propuesto en el proyecto otorgando funciones y competencias a nivel de Ley al Ministerio de Energía y Minas en materia de movilidad eléctrica, a fin de que pueda ser la entidad competente y rectora en diseñar, formular, dirigir las políticas y regular en materia de movilidad eléctrica.

Impacto en el sector del Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros

Positivos (+)	Negativos (-)
La propuesta normativa tendría un impacto positivo, en tanto su objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales atmosféricos que afecten la salud pública y el ambiente, como consecuencia de la progresiva masificación de vehículos que operan con energías limpias y cero emisiones. A esto se podría adicionar los beneficios de tipo energético, económico y social que traería el proyecto de norma, en tanto contribuiría a mejorar la seguridad energética, a mejorar la Balanza Comercial de los Hidrocarburos y mejoraría calidad de vida de la población, como consecuencia de la reducción de emisiones, la reducción de la contaminación acústica y la reducción de enfermedades asociadas a la contaminación del aire.	Los impactos negativos que se prevén estarían asociados a la generación de residuos, especialmente de baterías, con el riesgo de contaminar los suelos y el agua por la presencia de metales pesados y productos tóxicos. También, la recarga masiva de vehículos eléctricos podría generar una alta demanda que podría afectar a otros usuarios.

Posibles mejoras al Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros

- En función a sus competencias, la DGEE sugiere las siguientes modificaciones:

TEXTO ACTUAL	TEXTO SUGERIDO
Artículo 1.- Objeto de la Ley <i>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 afectan la salud pública y el ambiente, así</i>	Artículo 1.- Objeto de la ley La presente ley tiene por objeto impulsar la progresiva masificación de vehículos que no generan emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) ni emisiones contaminantes locales atmosféricos que afectan la salud pública y el ambiente, así como fortalecer las políticas públicas dirigidas a incentivar su uso, innovación, investigación, desarrollo, diseño, producción y comercialización.



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

<p><i>como fortalecer las políticas públicas dirigidas a incentivar su uso, innovación, investigación, desarrollo, diseño, producción y comercialización.</i></p>	
<p>Artículo 3.- Alcance <i>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:</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>d) Vehículo automotor eléctrico solar (VES): Comprende aquellos vehículos que tienen como fuente directa los paneles solares incorporados a ellos.</i></p> <p><i>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).</i></p> <p>El alcance del presente artículo incluye la infraestructura destinada a los vehículos eléctricos de las categorías señaladas anteriormente.</p>	<p>Artículo 3.- Alcance Las disposiciones de la presente ley se aplican a los vehículos eléctricos que no generan emisiones GEI ni emisiones que afectan la calidad del aire. Lo cual comprende a los vehículos 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, así como a la infraestructura de carga para vehículos eléctricos.</p> <p>Los tipos de vehículos comprendidos en el Alcance son los siguientes:</p> <p>a) 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.</p> <p>b) Vehículo 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 BEV, sino una pila de celdas de combustible que permite generar electricidad a partir del hidrógeno.</p> <p>c) Vehículo eléctrico solar (VES): Comprende aquellos vehículos que tienen como fuente directa los paneles solares incorporados a ellos.</p> <p>Se sugiere eliminar el numeral e)</p>



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

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.

Artículo 4.- Beneficiarios

Son beneficiarios de la presente ley, las personas naturales o jurídicas en general que adquieran vehículos **seleccionados en orden prioritario a sus beneficios ambientales, sociales, económicos y energéticos**, 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.

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

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

(...)

(...)

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

5.1 Se exonera del impuesto general a las ventas (IGV) y del impuesto selectivo al consumo (ISC) la importación o venta en el país de los vehículos automotores eléctricos **que no generan emisiones atmosféricas.**

(...)

(...)

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.

(...)

(...)

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 eléctricos **que no generan emisiones atmosféricas.**

(...)

(...)

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

(...)

(...)

(...)

Artículo 8.- Disposiciones generales sobre la Movilidad eléctrica

(...)

(...)

(...)

8.4 El OSINERGMIN es el ente competente de supervisar y fiscalizar las instalaciones de Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica (ICME) de acuerdo a la normativa vigente.

8.5. El Ministerio de Energía y Minas, es el ente rector con funciones y competencias para formular, diseñar, dirigir políticas nacionales y regular



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

	normativa en materia de movilidad eléctrica
Artículo 11.- Disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la Electromovilidad	Artículo 11.- Disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la Electromovilidad
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.	11.1. Las entidades públicas del gobierno nacional y los gobiernos locales, en el marco de sus competencias, incorporan mecanismos para la promoción de vehículos eléctricos que no generan emisiones atmosféricas , 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.	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 que no generan emisiones atmosféricas , 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.
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES	DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES
SEGUNDA. -Reglamentación <i>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.</i>	SEGUNDA. -Reglamentación El Poder Ejecutivo en coordinación con los sectores involucrados en un plazo de ciento ochenta (180) 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.

- 3.9. La DGEE advierte que el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros no es coherente con el título: "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional", puesto que transporte verde y cero emisiones implica que el vehículo no consume combustibles de ningún tipo.
- 3.10. En consecuencia, para la DGEE, la viabilidad de la iniciativa legal está supeditada al levantamiento o aclaración de los comentarios u observaciones formulados.
- 3.11. Por lo tanto, en función a sus competencias, la DGEE emite opinión viable con observaciones al Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros.



PERÚ

Ministerio
de Energía y Minas

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

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

4. CONCLUSIÓN

Considerando lo anteriormente expuesto, y teniendo en cuenta la opinión técnica de la Dirección General de Eficiencia Energética, a través del Informe N° 031-2025/MINEM-DGEE-FB, esta Oficina General de Asesoría Jurídica considera **viable con observaciones** el Proyecto de Ley N° 3387/2022-CR y otros, "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

5. RECOMENDACIÓN

Se recomienda dar respuesta a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República mediante el respectivo oficio de atención, que en proyecto se adjunta, debidamente visado por esta Oficina General.

Atentamente,

Firmado digitalmente por GAMARRA SALDIVAR
Teófilo FAU 20131368829 soft
Entidad: Ministerio de Energía y Minas
Motivo: Firma del documento
Fecha: 2025/12/29 18:22:21-0500

Teófilo Gamarra Saldívar
Jefe
Oficina General de Asesoría Jurídica

TGS/jmqI