

Proyecto de Ley N° 2656/2021-CR



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL, LA PROMOCIÓN EN LA INVERSIÓN, IMPORTACIÓN, DESARROLLO Y COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, ASÍ COMO EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CONDICIONES PARA EL ABASTECIMIENTO SOSTENIDO Y SOSTENIBLE DE ENERGÍA ELÉCTRICA PARA EL FUNCIONAMIENTO DE ESTOS VEHÍCULOS.

El Congresista de la República SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS, miembro del Grupo Parlamentario del Partido Nacional Perú Libre, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

**El Congreso de la República,
Ha dado la Ley siguiente:**

FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL, LA PROMOCIÓN EN LA INVERSIÓN, IMPORTACIÓN, DESARROLLO Y COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, ASÍ COMO EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CONDICIONES PARA EL ABASTECIMIENTO SOSTENIDO Y SOSTENIBLE DE ENERGÍA ELÉCTRICA PARA EL FUNCIONAMIENTO DE ESTOS VEHÍCULOS.

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer las condiciones específicas para la promoción y masificación de los vehículos eléctricos en todo el territorio nacional, así como de dotar de la infraestructura de abastecimiento relacionada con el funcionamiento de dichos vehículos, mediante la creación de un marco legal que reduzca o elimine las barreras de acceso a la importación y comercialización de este tipo de vehículos al mercado nacional.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente norma tiene como finalidad contribuir promoción en la inversión, importación, desarrollo y comercialización de vehículos eléctricos para mejorar la calidad de vida reduciendo el uso de los combustibles fósiles de mayor contaminación, con menor gasto en el usuario en el momento de adquirir y durante el uso de las unidades.

Artículo 3.- Glosario de términos y definiciones

Cuando en la presente Ley se utilicen los términos, con iniciales en mayúsculas, que aparecen a continuación, deberá entenderse como definición lo siguiente:

- **Batería eléctrica de tracción:** Dispositivo que almacena energía eléctrica, a través procedimientos electroquímicos, cuyo uso se destina para impulsar el movimiento de vehículos eléctricos.
- **Bono:** Subvención económica destinada a una persona física o jurídica, para que entregue su vehículo convencional para la adquisición de un vehículo eléctrico.
- **Estación de carga o electrolinera:** Conjunto de equipos destinados a suministrar corriente alterna o corriente continua a vehículos eléctricos.
- **Consumidor:** Persona natural o jurídica que adquiere la propiedad de un vehículo eléctrico.
- **Proveedor:** Persona natural o jurídica fabricante, ensamblador, importador, distribuidor, distribuidor autorizado o cualquier otra denominación jurídica que habitual o periódicamente comercializa vehículos eléctricos.
- **Vehículo convencional:** son los vehículos que utilizan gasolina, gas natural, gas licuado de petróleo o diésel.
- **Vehículo eléctrico:** Vehículo impulsado por un motor eléctrico que extrae energía desde una batería, acumulador recargable o desde otros dispositivos de acumulación de energías portátiles. Se consideran vehículos
- **Vehículo eléctrico BEV (*Battery Electric Vehicle*):** Vehículo impulsado por un motor eléctrico que extrae energía desde una batería, acumulador recargable o desde otros dispositivos de acumulación de energía portátiles, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, como estaciones de carga o la red eléctrica general.
- **Vehículo eléctrico con autonomía extendida o REEV (*Range Extender Electric Vehicle*):** Vehículo propulsado por un motor eléctrico y una batería recargable que tiene un pequeño motor de combustión que carga la batería para dotarla de una mayor autonomía.



- **Vehículos incluidos dentro de la presente norma:** - Son exclusivamente los vehículos eléctricos livianos, autobuses urbanos y camiones de carga.

Artículo 4.- Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárese de necesidad pública y preferente interés nacional, la promoción en la inversión, desarrollo, importación y comercialización de vehículos eléctricos, así como el establecimiento de las condiciones para el abastecimiento sostenido y sostenible de energía eléctrica para el funcionamiento de estos vehículos.

Igualmente, compréndase en la presente declaración, lo referente al fomento, desarrollo y la masificación de los vehículos eléctricos e hídricos en el Perú y de la infraestructura de abastecimiento relacionada con estos vehículos a fin de incentivar la compra de vehículos eléctricos sin afectar la estructura de libre mercado del sector energético y transporte, incentivar el uso eficiente del gas natural, generar ahorros al Estado en daños a la sociedad y el ambiente, generarle ganancias por el crecimiento del sector minero, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes locales, regulando el uso de tecnologías de vehículos eléctricos.

Artículo 5.- Infraestructura de abastecimiento relacionada con estos vehículos

La actividad de abastecimiento de vehículos eléctricos, a través de las estaciones de carga, no será considerada una actividad de distribución de energía eléctrica y podrá ser realizada dentro de las áreas de concesión de distribución eléctrica existentes en el territorio nacional.

Las estaciones de carga se conectarán a la red de distribución eléctrica en las mismas condiciones y forma que se conectan todos los usuarios libres y regulados, de acuerdo con las reglas establecidas en la Ley de Concesiones Eléctricas, su Reglamento y las normas complementarias.

Los usuarios que instalen estaciones de carga podrán optar por ingresar al sistema eléctrico como usuarios libres o regulados de acuerdo con la capacidad establecida para cada tipo de usuarios en el Reglamento de Usuarios.

Las obligaciones derivadas de las actividades operativas y de seguridad de las Estaciones de Carga serán supervisadas por el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minas - OSINERGMIN, y las obligaciones ambientales serán supervisadas por el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA. En caso de que OSINERGMIN detecte infracciones graves a la seguridad u OEFA le informe de la existencia de infracciones graves al medio ambiente, OSINERGMIN se encuentra facultado a suspender la autorización otorgada hasta que estas infracciones sean levantadas.

Artículo 6. - Inclusión de los vehículos eléctricos en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre

Es competencia exclusiva del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el ingreso, así como su registro en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre – SNTT, de los vehículos eléctricos y todos sus componentes que ingresen al país.

A partir de su inscripción en el SNTT, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT y Superintendencia Nacional de Registros Públicos – SUNARP, actualizarán sus partidas, procedimientos y registros.

Artículo 7.- Plan de Incentivos a Nivel de Municipios

Facultase a los a los gobiernos locales, para que en coordinación con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en un plazo máximo de 12 meses contados desde la publicación de la presente norma, incorporen en su programa presupuestal así como de infraestructura, el diseño de un programa de incentivos para la masificación de los vehículos eléctricos dentro de su planificación anual, que tenga por objetivo la definición de carriles exclusivos para el uso de vehículos eléctricos, tanto para vehículos ligeros y de transporte público, definir estacionamientos de uso exclusivo para vehículos eléctricos, restricción de circulación, etc.

Artículo 8. – Promoción de Buses o Vehículos en el Sector Público

La Entidades Públicas incorporaran el uso de vehículos eléctricos y su infraestructura en sus planes estratégicos y presupuestales, con un objetivo de llegar a 20% de la flota vehicular al año 2030.

Artículo 9.- Etiquetado de Eficiencia Energética para Vehículos

Encargase al Ministerio de Energía y Minas, para que en un plazo no mayor de 6 meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, dictar las disposiciones legales correspondientes que permitan incorporar el etiquetado de vehículos en su Reglamento de Etiquetado de Eficiencia Energética.

Artículo 10.- Desarrollo de un Programa de Chatarreo con Bono para la Promoción de Vehículos Eléctricos

Encargase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, para que, en un plazo no mayor de 12 meses contados desde la vigencia de la presente norma, la elaboración y aprobación de un Programa de Chatarreo con Bonos para la Promoción de Vehículos Eléctricos, que tendrá por objetivo otorgar bonos a la población, que permita masificar el uso de los vehículos eléctricos.

La aprobación del mencionado programa se realizará mediante Decreto Supremo, estableciéndose en dicho dispositivo, las condiciones y requisitos que deberán cumplir los beneficiarios del Bono.

Encárguese, asimismo, al Ministerio de Economía y Finanzas la creación de una partida presupuestal destinada a proveer de los recursos económicos y financieros necesarios para la implementación del Programa de Bonos de Promoción de Vehículos Eléctricos, en beneficio a los propietarios de vehículos que se acojan al programa de chatarreo.

Artículo 11.- Del régimen tributario. Disminución del Impuesto General a las Ventas.

La tasa aplicable para la determinación del Impuesto General a las Ventas para las personas naturales o jurídicas que realicen producción, importación y/o comercialización de vehículos eléctricos y/o vehículos, así como la producción importación y/o comercialización de baterías de tracción, será de 9% por un periodo de 5 (cinco) años, contados desde la entrada en vigencia de la presente ley. Elevándose el Impuesto General a las Ventas para las personas naturales o jurídicas del sexto al décimo año al 13%. La referida tasa incluye el 2% del Impuesto de Promoción Municipal.

Artículo 12.- Impuesto Selectivo al Consumo

Las actividades establecidas en el artículo 10 de la presente ley, se encuentran inafectas al Impuesto Selectivo al Consumo.

La asignación de impuestos selectivos al consumo de vehículos convencionales que tengan pobre desempeño energético, según el etiquetado de eficiencia energética del Ministerio de Energía y Minas, tendrá un aumento en su tasa de 5%.

Artículo 13.- Régimen Arancelario

A partir de la vigencia de la presente Ley y por un plazo de máximo de 10 años, prorrogable por un periodo similar mediante Decreto Supremo, no se aplicará ningún tipo de Aranceles a la importación de vehículos eléctricos y a las autopartes de estos. El Ministerio de Economía y Finanzas en coordinación con la Superintendencia de



Administración Tributaria -SUNAT, dictaran las medidas y realizaran las acciones correspondientes orientadas a la implementación de esta medida.

Artículo 14.- Impuesto al Patrimonio Vehicular

Exonérase, a partir de la entrada en vigencia de esta ley y por un plazo de 10 años prorrogable por igual periodo, a los propietarios de vehículos eléctricos y/o vehículos, del pago del Impuesto al Patrimonio Vehicular a que se refiere el Capítulo III del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo N° 156-2004-EF.

Artículo 15.- Promoción de Conexiones eléctricas de Carga en horas fuera de Punta.

Encargase al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas, para que, en un plazo no mayor de 06 meses contados desde la vigencia de la presente norma, la elaboración y aprobación de un Programa de Conexión Domiciliaria de Vehículos Eléctricos con Temporizador fuera de hora punta, que permita masificar el uso de los vehículos eléctricos. Pudiendo usar energías renovables como alternativa para la implementación de la medida.

Artículo 16.- Desarrollo de un Programa de Taxis y Colectivos de Vehículos Eléctricos

Encargase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, para que, en un plazo no mayor de 06 meses contados desde la vigencia de la presente norma, la elaboración y aprobación de un Programa de Taxis y Colectivos de Vehículos Eléctricos para la Promoción de Vehículos Eléctricos, que tendrá por objetivo otorgar bonos a la población, que permita masificar el uso de los vehículos eléctricos.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. – Modifícase el artículo 12 del Decreto Ley N° 25988, Ley de Racionalización del Sistema Tributario Nacional y de Eliminación de Privilegios y Sobrecostos, el mismo que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 12.- Las entidades de la Administración Pública de cualquier nivel, las empresas de propiedad directa o indirecta del Estado, las empresas privadas u otras entidades que prestan servicios públicos, no podrán disponer el cobro de tributos ni de suma alguna por cualquier otro concepto ajeno a la prestación del servicio, en las facturas correspondientes a dichos servicios; salvo las sumas que correspondan a montos derivados de la política pública de masificación de autos eléctricos.

SEGUNDA. – El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictará, en un plazo máximo de 6 meses, las disposiciones normativas correspondientes dirigidas a la modificación del Reglamento Nacional de Vehículos, a fin de permitir el ingreso y registro de los vehículos eléctricos al Sistema Nacional de Transporte Terrestre – SNTT y su homologación.

TERCERA. - El Ministerio de Energía y Minas un plazo máximo de 60 días contados desde la vigencia de la presente Ley, adecuará el Reglamento de Usuarios Libres de Electricidad aprobado por el Decreto Supremo N° 022-2009-EM, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

CUARTA. - OSINERGMIN determinará una tarifa para el precio de la electricidad, exclusiva para los clientes regulados. La tarifa deberá de favorecer la promoción de la masificación de vehículos eléctricos. El precio de la tarifa será revisado, anualmente, por OSINERGMIN.

La Dirección General de Electricidad del Ministerio de Energía y Minas, deberá emitir las Normas Técnicas correspondientes para la instalación de las estaciones de recarga, señaladas en la presente Ley, en un plazo máximo de 60 días contados desde la vigencia de la presente Ley.

[Firma]
SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

[Firma]
WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

[Firma]
AMÉRICA GONZALES

[Firma]
HAYAL GUERO AGÜERO
GUTIERREZ

[Firma]
BERNARDO OLIVERA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Uno de los problemas más álgidos que vive el país actualmente, es el incremento significativo de los precios de los combustibles fósiles, así como de los gasíferos. Es cierto que hay un componente importante, por la coyuntura mundial, derivada del conflicto bélico que se desarrolla en Europa entre Rusia y Ucrania; sin embargo, debemos ser conscientes de que somos un país importador de petróleo lo que, con el aumento del precio del barril del crudo a niveles elevadísimos, encarecen el combustible que se consume en nuestro país, lo cual ha significado, en los últimos meses, aumento de hasta el 90 o 100 por ciento de los valores de costo por galón en dicho periodo de tiempo.

En un escenario como el antes descrito, además de la preocupación que normalmente genera en quienes tenemos la responsabilidad de abordar estos temas como representantes de la nación además de ejercer una función legislativa y fiscalizadora que la propia Constitución otorga a los congresistas de la República, la realidad obliga a pensar en soluciones alternativas que permitan no solo reducir los precios de los combustibles de origen fósil o gasífero, sino a ir más allá en nuestra línea de pensamiento y proyectar, en un futuro inmediato, el cambio en la manera de observar y plantear el problema de modo tal que, mediante nuestras estrategias, se beneficie a la población.

El cambio al que se hace referencia en el párrafo anterior, tiene que ver, también, con una modificación de visión país y una proyección a un futuro energético distinto que no solo reduzca precios de consumo que favorezca a la ciudadanía, sino que además contribuya a reducir el efecto invernadero que afecta severamente el cambio climático amén de generar ahorro al Estado, proveyéndolo, por el contrario, de mayores recursos en un mediano y largo plazo.

Es de común conocimiento que el alza de los precios de los combustibles tiene un efecto cadena habida cuenta que respecto de su mayor costo giran diversas actividades productivas y de consumo que afectan, en instancia final, a la ciudadanía. Esta situación exige la dación de normas y realización de acciones dirigidas a abordar el problema y buscar soluciones que alcancen y benefician a los peruanos.

En dicho contexto, se debe plantear un giro significativo y productivo en el uso de los combustibles habituales de los vehículos automotores; en ese escenario, el uso de la energía eléctrica pura y no contaminante, es una alternativa no solo válida y beneficiosa sino perfectamente viable en un corto y mediano plazo. Así, el uso de vehículos impulsados por energía eléctrica, no sólo permite reducir el consumo de combustibles fósiles y las emisiones en el sector transporte, debido a la mayor eficiencia energética de su tecnología, sino que, además, los vehículos eléctricos enchufables a la red eléctrica –ya sean puros o híbridos- facilitarán la penetración de las energías saludables y limpias al país haciéndose, progresivamente en el tiempo, de usos habitual por arte de los propietarios y usuarios de dichos medios de transporte.

Adicionalmente y como lo referimos anteriormente, más allá del ahorro, otra ventaja muy importante es que los vehículos eléctricos no generan emisiones contaminantes, por lo que contribuyen con la reducción de los gases de efecto invernadero y la disminución de la contaminación del medio ambiente.

Y lo que se ha manifestado líneas arriba de esta parte sustentatoria y considerativa del presente proyecto de ley, debemos, adicionalmente y con el propósito de fortalecer la presente iniciativa legislativa, agregar información relevante respecto al tema que motiva la presente propuesta normativa, y que es de conocimiento y promoción a nivel mundial.

1. Ventajas del Coche Eléctrico frente al de Combustión

Desde hace ya unos años hay una realidad bien evidente en el parque automovilístico: los vehículos eléctricos. De hecho, la mayoría de fabricantes –entre los que por supuesto se incluye Volkswagen– entraron de lleno en la electromovilidad, una alternativa sostenible que cada vez va recortando terreno a los automóviles tradicionales. Sin embargo, no mucha gente conoce las ventajas del coche eléctrico frente al de combustión.

Que el futuro es eléctrico está fuera de toda duda. Han llegado para quedarse. Así, las grandes marcas publicitan este tipo de vehículos e implementan grandes avances técnicos que contribuyen a que tengan un mayor protagonismo en el mercado automovilístico. Así las cosas, veamos si vale la pena un coche eléctrico en lugar de uno tradicional de diésel o gasolina.

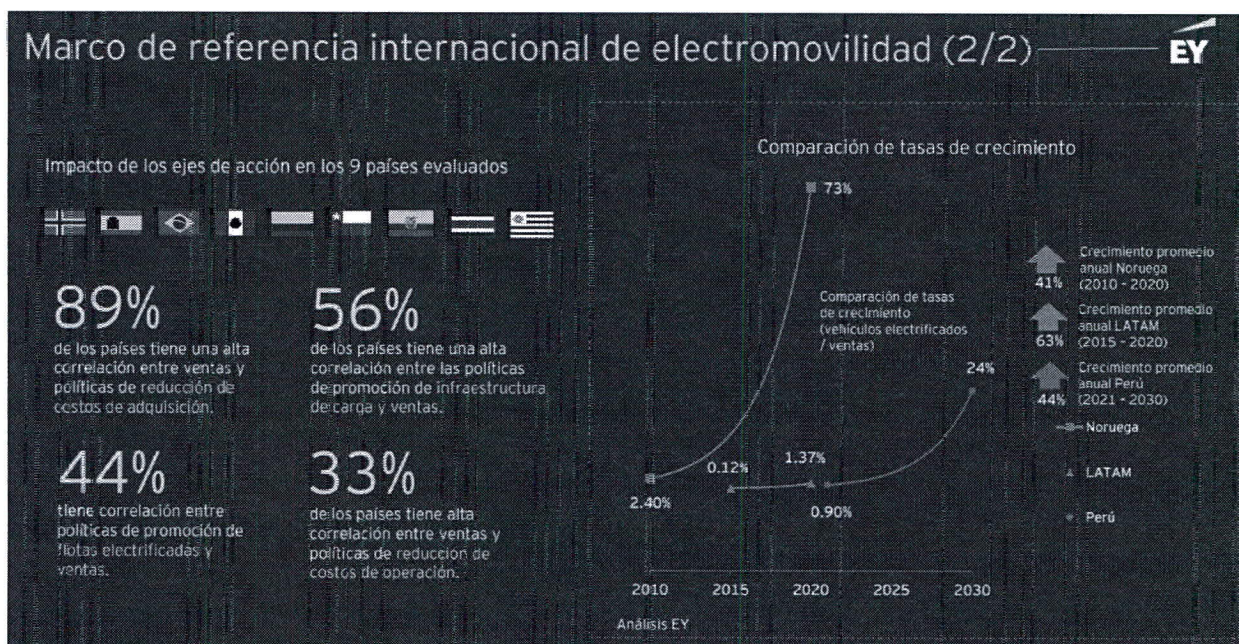
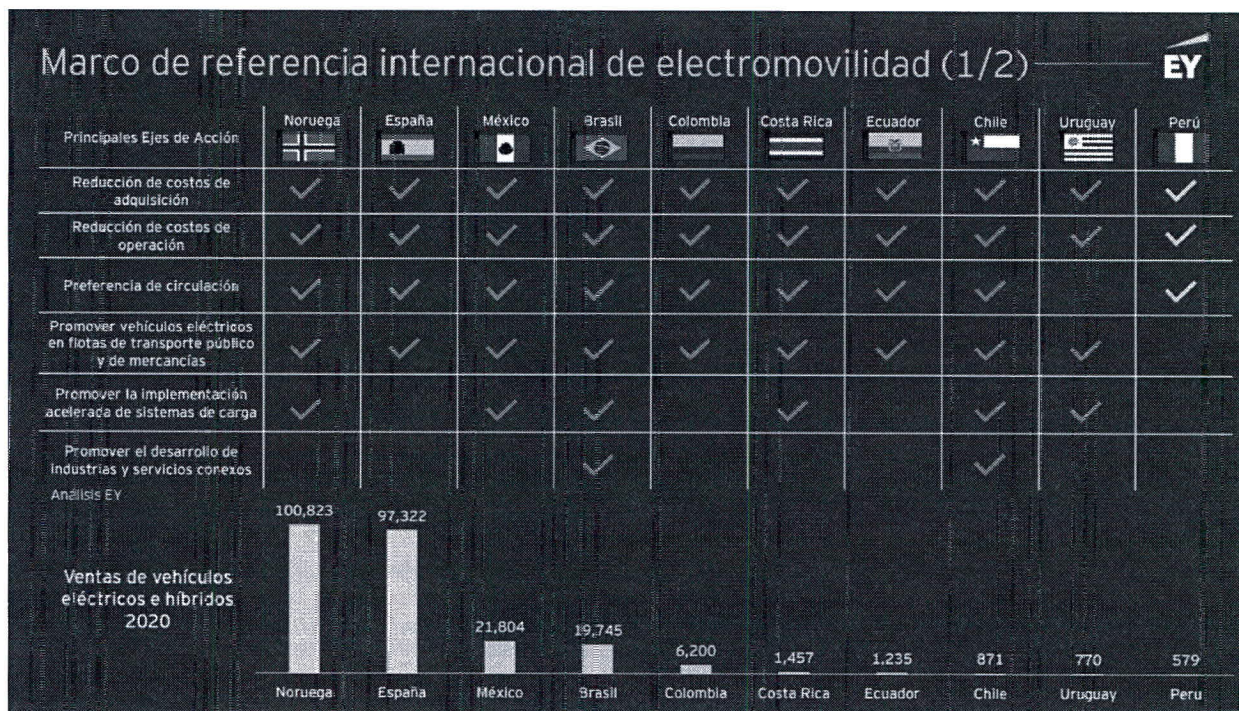
Marco de referencia internacional de electromovilidad¹

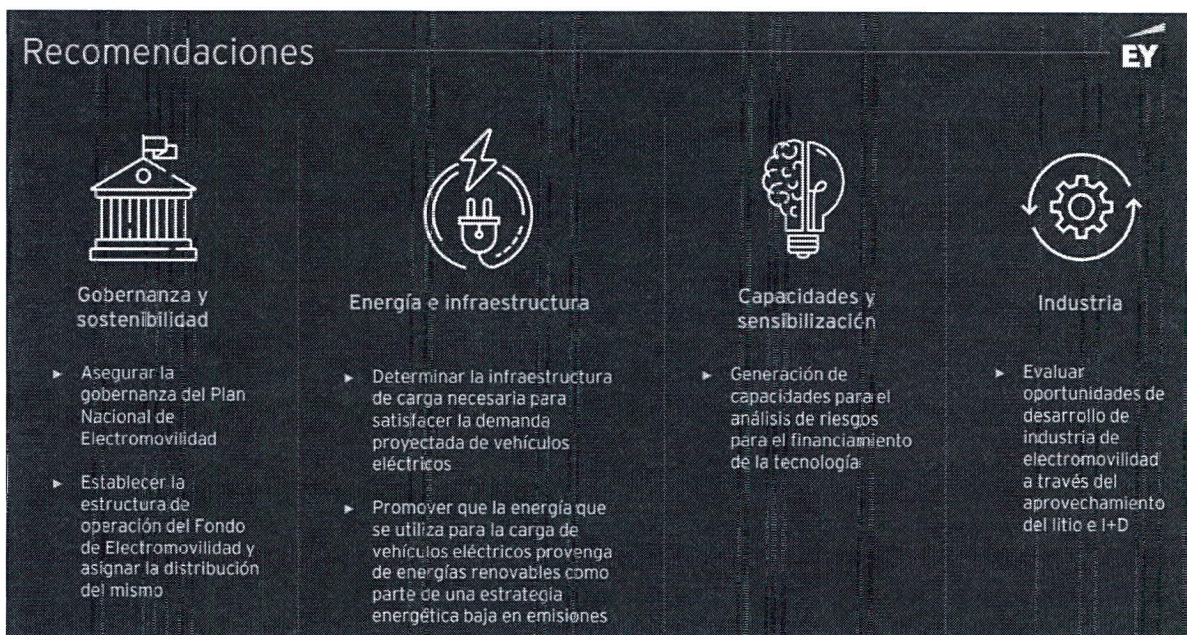
Los efectos del Cambio climático evidencian la urgencia de limitar el calentamiento global a 1.5 grados Celcius. Lograrlo depende de la descarbonización de la economía global, lo que implica la transformación de las cadenas de valor de los principales sectores, entre ellos, el sector transporte que representa una de las principales fuentes de emisión GEI y otros contaminantes que afectan a la calidad del aire y, por consiguiente, la salud.

La movilidad eléctrica es una de las tendencias globales que apunta a dicha transformación a partir de la electrificación del transporte y se presenta como una propuesta de solución al problema público. Las Tasas de adopción se están incrementando en países de Europa, Asia y América, sin embargo, en el Perú son incipientes, por lo que resulta necesario establecer un plan estratégico para la implementación de acciones concretas orientadas a promover la adopción de esta nueva tecnología y así contribuir con las metas de adaptación formuladas por el Perú en sus contribuciones Nacionalmente Determinadas.

¹ https://aap.org.pe/descarga/electromovilidad/Plan_Nac_Electromovilidad-Resumen-2021.pdf

Los grandes fabricantes de vehículos a nivel global han empezado a migrar en sus líneas de producción hacia vehículos electrificados y vienen anunciando plazos en los que se descontinuarán la producción de vehículos con motor de combustión interna. Esto es consistente con las decisiones de algunos países de prohibir la venta de vehículos de combustión interna a mediano plazo.





“Irrupción masiva de vehículos eléctricos”: Las proyecciones que estipula la AgenciaSE para 2022²

La Agencia de Sostenibilidad Energética analiza los avances que se esperan en Chile durante este año y el balance de los proyectos con mejor aceptación durante 2021.

El 2022 tiene el desafío de superar todos los récords en materia de movilidad eléctrica que alcanzó el año pasado para poder seguir consolidando y aumentar la presencia de esta tecnología.

“Para el año 2022 se espera que la electromovilidad avance de forma acelerada, por una parte, esperamos la irrupción masiva de vehículos eléctricos en las calles de nuestras principales ciudades, especialmente en flotas de vehículos de alto recorrido, que son aquellas que se benefician más rápidamente de los ahorros económicos que puede traer esta tecnología”, aventura a Portal Movilidad Cristina Victoriano, jefa de la Línea de Transporte Eficiente de la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE).

Y agrega: “Hemos visto que el avance vehicular puede ser muy acelerado, sin embargo, el despliegue de infraestructura requiere planificación, inversiones y trámites que pueden tomar largos tiempos de implementación. Esto nos plantea un

² <https://www.agenciase.org/2022/03/01/irrupcion-masiva-de-vehiculos-electricos-las-proyecciones-que-estipula-la-agenciase-para-2022/>

gran desafío en torno al despliegue de infraestructura de carga en las ciudades, que pueda estar disponible para las flotas que lo requieran”.

Las experiencias de 2021 que marcan el camino

La AgenciaSE implementó variados proyectos con impacto directo en el transporte de cero y bajas emisiones, ¿cuál fue el que tuvo mayor impacto social?

Ante esta pregunta, Cristina Victoriano asegura que: “Sin duda el programa con mayor impacto social de aquellos implementados por la AgenciaSE, con recursos del Ministerio de Energía, durante el año 2021 fue el programa Mi Taxi Eléctrico”.

Esto en función de que permitió que 50 propietarios de taxis básicos de la región metropolitana pudieran recambiar sus vehículos convencionales por vehículos eléctricos. Adicionalmente, recibieron un cargador eléctrico residencial que les permite que su vehículo se cargue durante la noche para estar completamente operativo a la mañana siguiente.

“Los conductores y dueños de estos vehículos ya están percibiendo las ventajas de los vehículos eléctricos”, afirma Victoriano al tiempo que recuerda que circulan en un vehículo que no contamina, que es más atractivo para sus pasajeros y que se pueden distinguir por su techo verde.

“Lo mejor de todo para los dueños de taxi es que están ahorrando dinero, por una parte, recibieron su vehículo con un subsidio de hasta ocho millones de pesos, y por otra parte, lo que pagan por cuenta de la luz es muchísimo menor que lo que pagaban por combustible con sus vehículos anteriores”, remarca la profesional del área.

Por otra parte, desde la AgenciaSE aseguran que, en el ámbito compartido entre el sector público y privado, uno de los programas más atractivos es la “Aceleradora de Electromovilidad”. Se trata de una iniciativa que busca avanzar en la incorporación de estrategias y tecnologías para acelerar la transición hacia la electromovilidad.

Para concretarlo, se implementa una metodología que ayuda a los representantes de cada organización a identificar las oportunidades de movilidad eléctrica en sus flotas, además de diseñar de un proyecto piloto de electromovilidad adaptado a las condiciones, objetivos y necesidades particulares de cada organización.

“La iniciativa partió el 2019, con 5 organizaciones participantes y a la fecha lleva 40 instituciones que se han beneficiado de esta instancia de acompañamiento y aprendizaje guiado por la AgenciaSE”, cerró Victoriano en diálogo con Portal Movilidad.

Ministro del Ambiente: la electromovilidad contribuirá a mejorar la calidad de vida de la población³

Lima, 10 de marzo de 2022.- El ministro del Ambiente, Modesto Montoya, sostuvo que la integración de energías limpias rumbo a una nueva matriz energética y con bajas emisiones de carbono contribuye al fortalecimiento de las acciones nacionales frente a los efectos del cambio climático.

Así lo sostuvo esta mañana durante su participación en el acto de donación del primer bus eléctrico en el país, entregado a la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), por parte de la alianza ENEL X, GESEP e Hydro-Qyebec.

En ese marco, destacó que la electromovilidad es una prioridad del Estado y que actualmente se implementa en los sectores competentes, como medida de mitigación en el marco de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (Nuestro Desafío Climático-NDC). "Desde el Minam seguiremos trabajando en una forma sostenible de transporte para mejorar la calidad de vida de la población", remarcó.

También dijo que este tipo de transporte contribuye a la disminución de gases de efecto invernadero, lo cual es una prioridad incorporada en el Decreto Supremo que declara de interés nacional la emergencia climática, establecida por el Gobierno. "La movilidad eléctrica es una oportunidad de transición justa e inclusiva", subrayó.

Respecto a la iniciativa implementada por ENEL, indicó que eso refleja el trabajo mancomunado con el sector privado para alcanzar objetivos sostenibles y que ello permitirá ahorrar en gastos en salud gracias a una mejor calidad de aire.

En este evento también participó el ministro de Transportes y Comunicaciones, Nicolás Bustamante; la presidenta ejecutiva de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, María Jara; el director ejecutivo de Global Sustainable Electricity Partnership, Vincent Duval; la directora de Hydro-Québec, Christine Cantin; y el gerente general ENEL X, Alejandro Barragán.

Algo más:

- Luego de dieciocho meses de operación como parte de la prueba piloto del E-bus, y de acuerdo al convenio suscrito, ENEL X entregó este vehículo en donación a la ciudad de Lima junto con un estudio de replicabilidad en base a los datos que este genere en su recorrido.

- El desarrollo del E-bus genera aportes importantes, permitiendo acortar los tiempos de implementación para la masificación del transporte eléctrico y contribuyendo a la transición energética del país.

³ <https://www.gob.pe/institucion/minam/noticias/589238-ministro-del-ambiente-la-electromovilidad-contribuirá-a-mejorar-la-calidad-de-vida-de-la-población>

Mi Taxi Eléctrico permitirá el recambio de taxis y colectivos básicos por 100% eléctricos en Santiago y Regiones⁴

El Estado entregará un cofinanciamiento de \$8.000.000.- para el recambio de un taxi básico o colectivo urbano por uno eléctrico, y la compra e instalación de un cargador eléctrico domiciliario para cada uno de los beneficiarios del programa.

En esta segunda versión, se contemplan beneficios para al menos 150 taxis y colectivos, en las ciudades de Valparaíso, Santiago, Concepción, Temuco, Valdivia y Coyhaique, junto a sus respectivas conurbaciones.

En la comuna de Puente Alto, el subsecretario de Energía, Francisco López, junto a la subdirectora de la Agencia de Sostenibilidad Energética, Mariana Pavón, y los taxistas beneficiarios del programa anterior Jaime Puga y Sergio Rivero, anunciaron un nuevo llamado para que los dueños de taxis y colectivos puedan hacer el recambio de sus vehículos a combustión interna por otros 100% eléctricos.

Recientemente, el ministerio de Energía lanzó la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que tiene como meta que al 2035 el 100% de las ventas de vehículos livianos, medianos, de transporte público (buses, taxis y colectivos) y maquinaria móvil mayor -que incluye camiones de extracción y maquinaria pesada minera- sean cero emisiones.

El lanzamiento del Programa Mi Taxi Eléctrico, que hoy abre sus postulaciones en su segunda versión -durante la primera benefició a 50 taxis de la RM- amplía su cobertura y espera lograr el recambio de al menos 150 taxis y colectivos de combustión interna por tecnología 100% eléctrica, en línea con las metas del Gobierno con la electromovilidad.

"En Chile, el 99% de los combustibles que usa el transporte público y privado proviene de fuentes fósiles importadas y contaminantes. Por eso es fundamental incorporar la electromovilidad hoy en nuestro país. Sabemos que esta tecnología nos permitirá reducir cerca del 20% de nuestras emisiones para alcanzar nuestro carbono neutralidad", destacó el subsecretario de Energía Francisco López.

Actualmente en Chile hay más de 2.900 vehículos eléctricos circulando, y aun cuando los números son altos si se comparan con otros países de la región, en el transporte menor la electromovilidad recién comienza a incorporarse con alrededor de 100 vehículos eléctricos en todo el país.

"Por esto es fundamental entregar incentivos concretos para que los taxistas y colectiveros conozcan esta tecnología, la prueben y confíen en sus beneficios, que

⁴ <https://energia.gob.cl/noticias/nacional/mi-taxi-electrico-permitira-el-recambio-de-taxis-y-colectivos-basicos-por-100-electricos-en-santiago-y-regiones#:~:text=El%20lanzamiento%20del%20Programa%20Mi,%C3%ADnea%20con%20las%20metas%20d> el

son económicos y medioambientales, así como a su vez permiten mejorar la calidad de vida de los conductores y usuarios", agregó el subsecretario López.

Este llamado contempla la renovación de taxis y colectivos urbanos en las ciudades de Valparaíso, Santiago, Concepción, Temuco, Valdivia y Coyhaique, junto a sus respectivas conurbaciones.

Desde la Agencia de Sostenibilidad Energética, su subdirectora Mariana Pavón señaló que "en conjunto con el Ministerio de Energía estamos descentralizando esta tecnología llevando sus ventajas y beneficios a 6 ciudades que podrán postular a estos beneficios, avanzando en la electromovilidad simultáneamente en Chile".

El Estado entregará un cofinanciamiento de \$8.000.000.- para el recambio de un taxi básico o colectivo urbano por uno eléctrico para cada beneficiario.

Además, el programa considera la compra e instalación de cargador eléctrico domiciliario para cada uno de los beneficiarios del programa.

Más información y postulaciones en www.mitaxielectrico.cl

¿Cuáles son las ventajas del coche eléctrico?



A la hora de comparar un vehículo eléctrico frente a uno convencional hay que valorar los aspectos siguientes.

Cero emisiones

Los vehículos eléctricos, al contrario que los de combustión, no generan ninguna emisión de gases contaminantes mientras funcionan, por lo que son la mejor opción para respetar al medioambiente sin restar ningún ápice a la movilidad.

Coste de carga

El coste de cargar un automóvil eléctrico es muy inferior al de uno tradicional. Por ejemplo, sabiendo que el uso de una batería de 62 kWh comparado con el precio del kWh, si lo cargamos en casa, la carga completa no solo reduciría el costo, sino que permitiría recorrer importantes distancias lo que, al final, redundará en un muy beneficioso ahorro.

Menos averías mecánicas

Los coches eléctricos, al no tener ni motor convencional ni cambio de marchas con embrague, tienen una tasa de averías cercana al 0%, ya que cuentan con pocos elementos en movimiento expuestos al desgaste.

Mantenimiento casi inexistente

Uno de los beneficios de los vehículos eléctricos es que tienen muy pocos costos de mantenimiento, ya que no necesitan cambios de aceite, filtros, lubricantes. Solamente hay que realizar revisiones periódicas, comprobar los neumáticos y los filtros de polvo y polen por motivos de higiene.

Freno regenerativo

El motor de los automóviles eléctricos funciona como un generador durante el frenado del mismo, por lo que se aprovecha la energía de las frenadas para recargar sus baterías. Así, el coche devuelve energía al sistema.

Mayor eficiencia del motor

Cada vez se producen motores eléctricos más eficientes, lo que acerca cada vez más a los rendimientos de los vehículos impulsados por combustibles fósiles o gasíferos.

Comodidad y confort

Una de las grandes ventajas de los coches eléctricos frente a los de combustión es que son muy silenciosos en su desplazamiento, debido a la ausencia de piezas móviles, sin explosiones en el proceso de combustión y sin sistema de escape. Asimismo, son muy suaves y agradables de conducir al no tener ni embrague ni caja de cambios.

Facilidades en las ciudades

Los vehículos eléctricos se benefician cada vez más en las ciudades, ya que en muchas de ellas se bonifican las tarifas de aparcamiento y el uso de cargadores en lugares públicos. Además, en algunas ciudades pueden circular por carriles BUS y VAO (Vehículos de Alta Ocupación) aunque solo tengan un ocupante.

Ventajas fiscales

Los coches eléctricos se ven también beneficiados por una fiscalidad menor respecto a los de combustión. Por ejemplo, en Canarias el IGIC (el IVA del archipiélago) es del 0% si sus emisiones de CO₂ son inferiores a 110 g/km. Consulta este artículo para saber más.

Incentivos de compra

Los vehículos eléctricos se ven beneficiados por diversas ayudas y subvenciones, lo que significa un ahorro más que importante para propietarios y usuarios de estos vehículos.

¿Merece la pena el coche eléctrico?



Visto lo visto, ahora puedes tener una idea sobre el ahorro que supone un vehículo eléctrico en cuanto al consumo de combustible y que realmente compensa en términos económicos.

Y es que, si bien el precio de compra de un coche eléctrico es superior al de uno de combustible, el dinero desembolsado durante la vida útil del mismo (o el tiempo que se tenga en propiedad) será menor en la mayoría de casos en un vehículo eléctrico.

Pero no solo el apartado monetario es importante, puesto que probablemente la sostenibilidad y el medio ambiente, deberían ser suficientes, para decidirse por un coche eléctrico.

Sea como fuere, y a pesar de las evidentes ventajas del coche eléctrico, antes de dar el salto es recomendable calcular bien los costes reales en escenarios lo más específicos posibles según tus verdaderas necesidades⁵

Vehículos eléctricos: Ejecutivo presentará proyecto de ley para su promoción¹

Sepa más sobre la propuesta anunciada en 'Electrotransporte 2022'.



15 Jul 2022 15:45 h

El Poder Ejecutivo, encabezado por el presidente Pedro Castillo, presentará un proyecto de ley para promocionar vehículos eléctricos en el país.

⁵ <https://www.vwcanarias.com/es/blog/ventajas-coche-electrico.html>

¹ <https://www.expreso.com.pe/actualidad/vehiculos-electricos-ejecutivo-presentara-proyecto-de-ley-para-su-promocion/>

Así lo adelantó **Martín Dávila Pérez**, viceministro de Electricidad, quien participó en ‘Electrotransporte 2022’, un evento que impulsa el desarrollo de la electromovilidad en sus diferentes versiones (transporte masivo, industrial, doméstico, etc.).

¿Qué contempla la propuesta?

La iniciativa se orienta a establecer, a escala nacional, condiciones específicas para la promoción y masificación de vehículos eléctricos, así como de la infraestructura de abastecimiento de carga.

Ello, según explicó **Dávila**, mediante la creación de un marco legal que reduzca o elimine barreras de acceso a importación y comercialización de este tipo de vehículos al mercado peruano.

La misma considera que la tasa aplicable para la determinación del Impuesto General a las Ventas (**IGV**), para personas naturales o jurídicas, sea del 13 %, por un período de cinco años, contados desde la entrada en vigencia de la norma, para la producción, importación y/o comercialización de los automóviles. Además, se les exceptúa del Impuesto Selectivo al Consumo (**ISC**).

«Ante el aumento sostenido del precio de los combustibles, es una oportunidad también para incentivar el uso de otras fuentes de energía. En el Ejecutivo estamos analizando la rebaja o eventual retiro del IGV y otros temas arancelarios para lograr mayores ingresos de estos vehículos eléctricos, aminorando su costo y haciéndolo más accesible», indicó el funcionario.

Se establece que, por un plazo máximo de diez años, no se aplique ningún tipo de arancel a la importación de estos vehículos y sus autopartes. Igualmente, los propietarios de estas unidades se encontrarán inafectos al pago del Impuesto al Patrimonio Vehicular, por el mismo período de tiempo.

Plantea también que los municipios, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (**MTC**), instauren carriles y estacionamientos exclusivos para el uso de vehículos y buses eléctricos.⁶

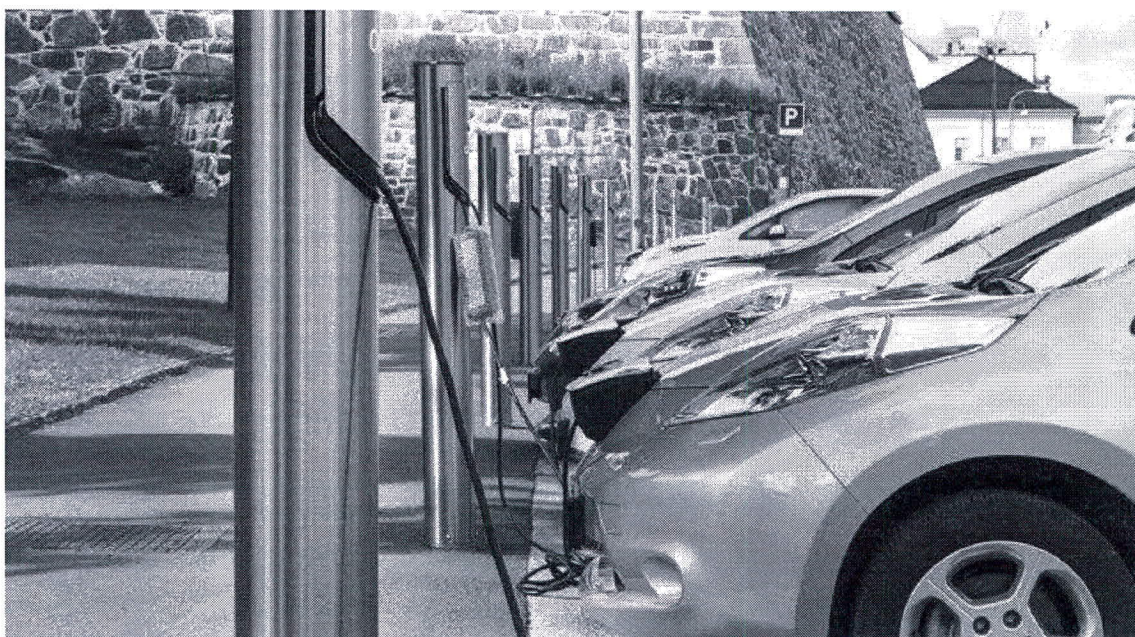
Como el motor eléctrico tiene un 90% de componentes menos que el motor de combustión, los vehículos eléctricos son más sencillos de mantener. Además

⁶ <https://www.expreso.com.pe/actualidad/vehiculos-electricos-ejecutivo-presentara-proyecto-de-ley-para-su-promoción/>

presentan menos problemas respecto a la fricción, temperatura y desgaste que son problemas usuales en los autos convencionales.

Los vehículos eléctricos, al contrario que los de combustión, no generan ninguna emisión de gases contaminantes mientras funcionan, por lo que son la mejor opción para respetar al medioambiente sin restar ningún ápice a la movilidad.

Para nadie es un secreto que el futuro del transporte está en los vehículos eléctricos. Estas poderosas máquinas, funcionan mediante baterías de diversas clases y son capaces de recorrer largas distancias sin emitir gases contaminantes para el medio ambiente. Sin embargo, en el Perú, el uso de vehículos eléctricos es aún incipiente, en gran medida [...]



Para nadie es un secreto que el futuro del transporte está en los vehículos eléctricos.

Estas poderosas máquinas, funcionan mediante baterías de diversas clases y son capaces de recorrer largas distancias sin emitir gases contaminantes para el medio ambiente. Sin embargo, en el Perú, el uso de vehículos eléctricos es aún incipiente, en gran medida porque no contamos con políticas públicas que potencien su uso y por la falta de estaciones de recarga de energía.

Sin embargo, en varios países como India, Reino Unido, Noruega y Francia ya se ha definido la eliminación completa de los vehículos movidos por combustión antes del año 2040 y caminan bajo un programa de transición constante movido por iniciativas públicas y privadas.



En este contexto de cambio y transición ¿Qué tan viable es optar por un vehículo eléctrico en Lima? En esta nota, el jefe de la escuela de Automotores de SENATI, Pedro Sotelo, te detalla las principales ventajas y desventajas que deberías de considerar si estas considerando adquirir uno de estos avanzados autos eco amigables.

VENTAJAS:

No contaminan: Los vehículos eléctricos operan mediante un sistema de propulsión compuesto por baterías recargables, las cuales funcionan como acumuladoras de energía que posteriormente es transmitida al motor. Los niveles de contaminación de estas unidades son nulos.

Son más ahorradores: El factor ahorro es determinante cuando hablamos de los vehículos movidos por transmisión eléctrica. Esta clase de transporte tiene menos autopartes que los autos convencionales y no cuenta con refrigerantes que reducen la vida del motor, por lo que el precio de su mantenimiento es sustancialmente más bajo. Asimismo, ahorras en el consumo de combustible. (Foto: Vehículo eléctrico batería)



Son silenciosos: ¿Se imaginan una ciudad sin el caótico zumbido de los motores? Los que manejan vehículos eléctricos aseguran que son tan silenciosos que pueden pasar desapercibidos. Tan es así que en algunos países se está planteando colocarles sonido artificial para evitar accidentes.

Tienen buena aceleración: Contrario a la creencia popular, los vehículos eléctricos tienen una aceleración rápida y constante, alto dinamismo y pueden pasar de desplazarse de 10 a 100 kilómetros por hora en pocos segundos.

Aprovecha mejor los espacios: El motor de los vehículos eléctricos es hasta tres veces más pequeño que el de uno tradicional, por lo que deja la mayor parte del espacio del auto para la comodidad del conductor y los pasajeros.

Son totalmente automáticos: Los vehículos eléctricos no requieren de cambios para acelerar o desacelerar. Estos autos se desplazan únicamente con el encendido y solo necesitan de un simple mecanismo para dar marcha atrás.

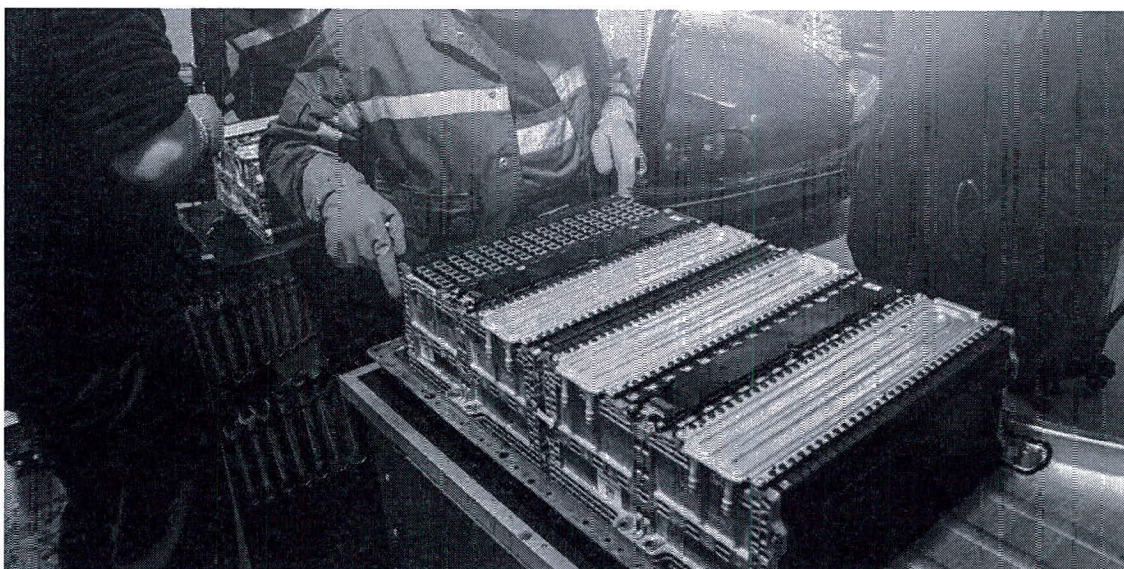


En este punto, usted, nuestro lector, pensará que los vehículos eléctricos son formidables y que no existen factores que podrían desanimarlo de adquirir uno. Sin embargo, en el contexto peruano, hay ciertos elementos que usted debería de tener en cuenta a la hora de evaluar su decisión compra.

DESVENTAJAS:

En Perú no hay red de recargas: Una de las principales desventajas de comprar un auto sin combustión en nuestro país es, sin lugar a dudas, la carencia de estaciones de recarga para baterías. Cuando uno se desplaza por la ciudad o carretera encuentra grifos por doquier. Estaciones de servicio que siempre lo sacarán del apuro en el instante en que su automóvil se esté quedando sin combustible. Por el contrario, hallar puntos de recarga para automóviles eléctricos es, hoy en día, extremadamente difícil.

Su fabricación sí contamina: Pese a que el auto eléctrico, por sí solo, no produce gases perjudiciales para el planeta, la fabricación de las baterías que facilitan su funcionamiento sí contaminan, evidentemente en menor medida que la polución de un vehículo tradicional.



Las baterías son caras: Los vehículos eléctricos cuestan bastante más que uno de combustión. Esto se debe, en gran medida, a que las potentes baterías bajo las que obtienen energía para su movimiento, tienen un alto precio de fabricación. En la actualidad, un auto eléctrico de calidad puede llegar a costar hasta dos o tres veces más que uno tradicional. Ante esta problemática, algunas reconocidas marcas han optado por vender el auto eléctrico sin baterías y alquilar las mismas, a fin de hacer más accesibles sus carros.

Encontrar especialistas de vehículos eléctricos en el Perú es aún complicado: Si bien es cierto, en SENATI, ya se están formando a jóvenes en el mantenimiento de vehículos eléctricos, nuestro país aún necesita más profesionales técnicos capacitados para su reparación. Cuando un carro de combustión se estropea es muy fácil encontrar mecánicos y sobre todo repuestos, esto, en definitiva, no ocurre con los carros a batería. Así que si su vehículo eléctrico se malogra en medio del camino será un poco complicado conseguir asistencia.

En resumen, los autos eléctricos tienen numerosas ventajas que no pueden pasarse por alto, tanto en términos de confort y preservación medio ambiental como de funcionalidad y practicidad; no obstante, su aún incipiente implementación en nuestro país hace que, hoy por hoy, sean una alternativa un tanto arriesgada.

Ante esta situación, el Ministerio de Energía y Minas del Perú ya ha disminuido el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para los vehículos de electromovilidad, mientras que alista proyectos para masificar en los grifos estaciones de carga eléctrica.

No cabe duda que en algunos años los autos eléctricos estarán en toda marcha en nuestro país, contribuyendo así a aminorar el impacto negativo al medioambiente. Solo queda esperar e ir alistando los motores⁷.

EFFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de Ley no vulnera ninguna norma vigente ni es inconstitucional, ya que el propósito de esta propuesta legislativa se encuentra está respaldada por nuestra Constitución Política, en el sentido que el Estado tiene, entre otras funciones y responsabilidades, velar por la integridad, la salud y el desarrollo económico de la persona humana; adicionalmente, garantizar el bienestar general de la población asumiendo políticas públicas que beneficien a la ciudadanía y, la presente propuesta legislativa contiene y se enmarca, precisamente, dentro de esas dos funciones y compromisos constitucionales que el Gobierno ha asumido en el marco de nuestra Ley Fundamental.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Esta Ley si bien no generará gastos al erario nacional, porque su intención concuerda con la política de gestión gubernamental que pretende implementar también el Poder Ejecutivo en el sector de vehículos eléctricos. La ventaja de la presente propuesta legislativa es que le va a proporcionar el marco jurídico al Gobierno, a fin de que, en un trabajo conjunto y coordinado, tanto el Poder Legislativo como el Ejecutivo puedan, dentro de un esquema de gobernabilidad y transparencia, beneficiar a la población dotándola de la posibilidad de acceder a una propuesta alternativa y saludable con la utilización de vehículos eléctricos.

Además de lo mencionado, hay que señalar de manera clara y enfática, que es un beneficio más que considerable y significativo, poder reducir la contaminación ambiental, disminuyendo el efecto invernadero y contribuyendo en la reducción de las consecuencias que el cambio climático acarrea.

Igualmente, y a parte del beneficio a la población, permitirá proporcionar ventajas al Estado porque siendo el Perú un país importador de petróleo, con la implementación del uso de vehículos automotores, se estaría ahorrando ingentes sumas de dinero,

⁷ <https://www.senati.edu.pe/conexionsenati/actualidad/cuales-son-las-ventajas-y-desventajas-de-adquirir-un-vehiculo-electrico-en-el-peru-2/>

los mismos que revertirán al erario nacional para disponer dichos recursos para la satisfacción de otras necesidades de la población nacional.

MARCO DE LA LEY N° 28611 LEY GENERAL DEL AMBIENTE

MARCO DE LA LEY N° 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

POLITICAS DEL ACUERDO NACIONAL⁸

5. Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes

Aprobada el 22 de julio 2002

Nos comprometemos a impulsar las acciones del Estado sobre la base de un planeamiento estratégico que oriente los recursos y concierte las acciones necesarias para alcanzar los objetivos nacionales de desarrollo, crecimiento y adecuada integración a la economía global.

Con este objetivo el Estado: (a) impulsará la creación de un sistema nacional de planeamiento estratégico sectorial e institucional, con una clara fijación de objetivos generales y objetivos específicos que establezcan metas a corto, mediano y largo plazo, así como los indicadores de medición correspondientes; (b) promoverá que la gestión gubernamental alcance los objetivos establecidos en los planes estratégicos, respaldada por un sistema de control del cumplimiento de los objetivos y las metas presupuestarias; (c) garantizará el informe periódico de la gestión del Poder Ejecutivo, sobre el avance del cumplimiento de los objetivos trazados; y (d) promoverá que los funcionarios públicos orienten su gestión hacia el logro de las metas establecidas y que sean permanentemente capacitados en el desarrollo de las habilidades y los atributos necesarios para alcanzarlos.

19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental

Aprobada el 22 de julio 2002

Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y ciudades

⁸ <https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/>

sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país.

Con ese objetivo el Estado: (a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los niveles de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental; (b) promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental; (c) promoverá el ordenamiento territorial, el manejo de cuencas, bosques y zonas marino costeras así como la recuperación de ambientes degradados, considerando la vulnerabilidad del territorio; (d) impulsará la aplicación de instrumentos de gestión ambiental, privilegiando los de prevención y producción limpias; (e) incorporará en las cuentas nacionales la valoración de la oferta de los recursos naturales y ambientales, la degradación ambiental y la internalización de los costos ambientales; (f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo; (g) promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas; (h) reconocerá y defenderá el conocimiento y la cultura tradicionales indígenas, regulando su protección y registro, el acceso y la distribución de beneficios de los recursos genéticos; (i) promoverá el ordenamiento urbano, así como el manejo integrado de residuos urbanos e industriales que estimule su reducción, re uso y reciclaje; (j) fortalecerá la educación y la investigación ambiental; (k) implementará el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para asegurar la participación ciudadana, la coordinación multisectorial y el cumplimiento de las empresas de los criterios y condiciones de protección ambiental; (l) regulará la eliminación de la contaminación sonora; (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico; y (n) desarrollará la Estrategia Nacional de Comercio y Ambiente.

El presente proyecto de ley también se circunscribe y está alineada a las políticas de Estado determinadas por el Foro del Acuerdo Nacional. En específico concuerda directamente con las políticas:

Política de Estado VIII: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

Política de Estado XI: Reducción de la Pobreza.

Política de Estado XIV: Acceso al empleo, digno y productivo.

Política de estado XVII: Afirmación de la economía social de mercado.

Política de Estado XVIII: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA DEL PERIODO 2021-2022⁹

El presente proyecto de ley se circunscribe y está alineada a la agenda legislativa. En específico concuerda directamente con los objetivo, políticas y temas:

Objetivo I: 05. Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico prospectiva nacional y procedimientos transparentes.14. Inversión Pública.

Objetivo III: 17. Afirmación de la economía social de mercado.44. Medidas a favor de los consumidores.

Objetivo III: 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.50. Promoción de la Inversión en el Sector de Energía y Minas.

Objetivo III: 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental.52. Leyes sobre protección de medio ambiente y desarrollo sostenible.

Lima 18 de Julio de 2022

⁹ <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/resolucion-legislativa-del-congreso-por-la-que-se-aprueba-la-resolucion-legislativa-no-002-2021-2022-cr-2004447-1/>