



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría
General



Firmado digitalmente por CHUMBE
RODRIGUEZ Maria Cecilia FAU
20168999926 soft
Cargo: Secretaria General
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29.04.2026 10:49:07 -05:00

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Lima, 29 de Abril del 2026

OFICIO N° D001149-2026-PCM-SG

Señor

VÍCTOR SEFERINO FLORES RUÍZ

Presidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
Congreso de la República

Presente. -

Asunto : Opinión sobre Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental

Referencia : Oficio N° 1195-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del Presidente del Consejo de Ministros, con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Comisión de su Presidencia, solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental.

Al respecto, alcanzo para su conocimiento y fines el Informe N° D000607-2026-PCM-OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi estima personal.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

MARÍA CECILIA CHUMBE RODRÍGUEZ
SECRETARIA GENERAL
PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS



Firmado digitalmente por ANTUNEZ ALFARO Erick Richard FAU
20168999926 hard
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 28.04.2026 09:51:38 -05:00



EXPEDIENTE: «2026-0023010»
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Presidencia del Consejo de Ministros, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:

Url: <https://sgdc Ciudadano.pcm.gob.pe/register/verifica>

Código de Verificación: 0167 4275 6187 7637



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Oficina General de Asesoría
Jurídica



Firmado digitalmente por MORENO
VENTOCILLA Carmen Cristina De
Jesus FAU 2016899926 soft
Cargo: Jefe De La Oficina General De
Asesoría Jurídica
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27.03.2026 16:00:23 -05:00

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Lima, 27 de Marzo del 2026

INFORME N° D000607-2026-PCM-OGAJ

A : **ERICK RICHARD ANTUNEZ ALFARO**
COORDINADOR DE LA UNIDAD FUNCIONAL
UNIDAD FUNCIONAL PARA LA MEJORA DE LA ARTICULACIÓN DE
MATERIAS A CARGO DE LA PCM

De : **CARMEN CRISTINA DE JESUS MORENO VENTOCILLA**
JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA (E)
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

Asunto : Opinión legal sobre Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental".

Referencia : Oficio N° 1195-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR

Fecha Elaboración: Lima, 27 de marzo de 2026

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención, al oficio de la referencia, a través del cual el Presidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental".

Sobre el particular, informo lo siguiente:

I. BASE LEGAL:

- 1.1. Constitución Política del Perú.
- 1.2. Reglamento del Congreso de la República.
- 1.3. Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- 1.4. Resolución Ministerial N° 199-2025-PCM, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros.

II. ANTECEDENTES:

- 2.1. El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental", corresponde a la iniciativa legislativa presentada por el Congresista de la República, Jorge Carlos Montoya Manrique, del Grupo Parlamentario Honor y Democracia y se sustenta en el derecho a la iniciativa en la formación de leyes reconocido a los Congresistas por el artículo 107¹ de la Constitución Política del Perú.

Artículo 107°.- El Presidente de la República y los Congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes. También tienen el mismo derecho en las materias que les son propias los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales y los colegios profesionales. Asimismo, lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a ley".

EXPEDIENTE: 2026-0023010



Firmado digitalmente por
DELGADO GONZALES Anyi Brigit
FAU 2016899926 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27.03.2026 14:43:01 -05:00



- 2.2. A través del Oficio N° 1195-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR, la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, el mismo que se encuentra sustentado en el artículo 96² de la Constitución Política del Perú, modificado por el artículo 4 de la Ley N° 28484, y en el artículo 69³ del Texto Único Ordenado del Reglamento del Congreso de la República, que faculta a los Congresistas de la República a pedir la información que consideren necesaria a efecto de lograr el esclarecimiento de hechos o tener elementos de juicio para tomar decisiones adecuadas en el ejercicio de sus funciones.
- 2.3. Mediante Memorando N° D000241-2026-PCM-SGTD, de fecha 12 de marzo de 2026, la Secretaría de Gestión Pública remite el Informe N° D000113-2026-PCM-SSAP, con la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR.
- 2.4. Mediante Oficio N° D000073-2026-CEPLAN-DE, de fecha 20 de marzo de 2026, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN remite el Informe N° D000059-2026-CEPLAN-OAJ, con la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR.
- 2.5. Con el Oficio Múltiple N° D000221-2026-PCM-SC, la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros traslada al Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el pedido de opinión respecto al Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, al encontrarse dentro del ámbito de sus competencias, precisando que las opiniones que para tal efecto se emitan, sean remitidas directamente a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República.

III. ANÁLISIS:

- 3.1. De conformidad con lo dispuesto en el literal g) del artículo 22 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros, aprobado por Resolución Ministerial N° 199-2025-PCM, corresponde a la Oficina General de Asesoría Jurídica: *"Emitir opinión jurídico – legal respecto de los proyectos de Ley y autógrafas que someta a su consideración la Alta Dirección."*

Al amparo de dicho marco legal, se precisa lo siguiente:

- 3.2. El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental", consta de dieciocho (18) artículos y cinco (5) disposiciones complementarias finales, acompañado de su Exposición de Motivos, que establece lo siguiente:
- El **artículo 1**, señala que la ley tiene por objeto crear e implementar el Programa Nacional de Renovación Vehicular para promover un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible.

² **Artículo 96.-** Cualquier representante al Congreso puede pedir a los Ministros de Estado, al Jurado Nacional de Elecciones, al Contralor General, al Banco Central de Reserva, a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, a los Gobiernos Regionales y Locales y a las instituciones que señala la ley, los informes que estime necesarios. El pedido se hace por escrito y de acuerdo con el Reglamento del Congreso. La falta de respuesta da lugar a las responsabilidades de ley.

³ **Pedidos de información**

Artículo 69.- Los pedidos son proposiciones mediante las cuales los Congresistas ejercen su derecho de pedir la información que consideren necesaria a los Ministros y otras autoridades y órganos de la administración, a efecto de lograr el esclarecimiento de hechos o tener elementos de juicio para tomar decisiones adecuadas en el ejercicio de sus funciones.

- El **artículo 2**, dispone que la ley tiene por finalidad reducir la contaminación, mejorar la seguridad vial y promover la modernización del parque automotor con tecnologías limpias.
- El **artículo 3**, define el ámbito de aplicación de la ley para los vehículos de uso particular, transporte público y de carga, estableciendo excepciones para unidades especiales.
- El **artículo 4**, desarrolla las definiciones aplicables a la ley, precisando conceptos como vehículo antiguo, chatarrización y tecnologías limpias.
- El **artículo 5**, dispone la creación del Programa Nacional de Renovación Vehicular bajo la rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con participación de otras entidades competentes.
- El **artículo 6**, dispone la implementación del Registro Nacional de Vehículos Antiguos de carácter obligatorio, articulado con los sistemas de información vehicular existentes.
- El **artículo 7**, establece la obligación de que los vehículos con más de veinte años de antigüedad pasen inspecciones técnicas con estándares reforzados.
- El **artículo 8**, desarrolla las fases de implementación para el retiro progresivo y restricción de circulación de vehículos antiguos.
- El **artículo 9**, dispone que las municipalidades provinciales, en coordinación con el MTC y el MINAM, establezcan zonas de restricción y medidas para el transporte sostenible.
- El **artículo 10**, dispone el otorgamiento de un Bono de Renovación Vehicular para incentivar la chatarrización de vehículos antiguos y la adquisición de unidades más modernas, priorizando tecnologías limpias.
- El **artículo 11**, establece exoneraciones y beneficios tributarios para la adquisición de vehículos de bajas emisiones durante los primeros años de vigencia de la ley.
- El **artículo 12**, dispone la creación de un fondo de financiamiento preferencial para la renovación vehicular, orientado a otorgar créditos a transportistas y MYPES vinculadas a la movilidad sostenible.
- El **artículo 13**, dispone la implementación de sistemas de monitoreo de emisiones, circulación e inspecciones técnicas por parte de las autoridades competentes.
- El **artículo 14**, establece infracciones y sanciones por la circulación de vehículos prohibidos por antigüedad, incluyendo multas, retención e incremento progresivo de penalidades.
- El **artículo 15**, dispone el otorgamiento de incentivos a las municipalidades que implementen medidas de transporte sostenible y control ambiental.
- El **artículo 16**, dispone el otorgamiento de subsidios y medidas especiales para conductores de bajos ingresos, priorizando la adquisición de vehículos de bajas emisiones.
- El **artículo 17**, dispone la implementación de programas de capacitación y reconversión tecnológica en materia de vehículos y reciclaje vehicular.
- El **artículo 18**, dispone la priorización de la implementación de infraestructura y financiamiento para el transporte público eléctrico.
- La **primera disposición complementaria final**, dispone que el Poder Ejecutivo reglamente la ley en un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario desde su entrada en vigencia.
- La **segunda disposición complementaria final**, dispone la implementación de un portal de transparencia a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la publicación de información sobre la ejecución de la ley.
- La **tercera disposición complementaria final**, establece la realización de auditorías periódicas y la emisión de informes anuales de cumplimiento a cargo de la Contraloría General de la República.



- La **cuarta disposición complementaria final**, dispone que la implementación de la ley se financia mediante recursos públicos, cooperación internacional, convenios público-privados y transferencias a gobiernos subnacionales.
- La **quinta disposición complementaria final**, establece que la ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial *El Peruano*.

Opinión de la Secretaría de Gestión Pública (SGP)

- 3.3. Mediante Memorando N° D000241-2026-PCM-SGTD, de fecha 12 de marzo de 2026, la Secretaría de Gestión Pública remite el Informe N° D000113-2026-PCM-SSAP, con la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR.

Informe N° D000113-2026-PCM-SSAP

"III) Análisis

(...)

B. Opinión sobre el Proyecto de Ley

(...)

- 3.4. *De la revisión del Proyecto de Ley, se evidencia que se propone la creación del **Programa Nacional de Renovación Vehicular**, bajo rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con participación del Ministerio del Ambiente (MINAM) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).*

*Sobre el particular, corresponde señalar que el **artículo 38 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE)** regula los **Programas** y **Proyectos Especiales**, estableciendo en su **numeral 38.1** que "son creados, en el ámbito de competencia del Poder Ejecutivo, en un Ministerio o en un Organismo Público, mediante decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros". Asimismo, el **numeral 38.2** precisa que se trata de **estructuras funcionales creadas para atender un problema o situación crítica, o implementar una política pública específica, en el ámbito de competencia de la entidad a la que pertenecen, advirtiéndose que solo por excepción la creación de un Programa implica la conformación de un órgano o unidad orgánica en una entidad.***

*Como se aprecia, si bien la **creación de Programas constituye una competencia exclusiva del Poder Ejecutivo**, mediante decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, del análisis del **Proyecto de Ley** y de su **Exposición de Motivos** no se advierte que la creación del **Programa Nacional de Protección** se sustente en el marco de la **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE)**. En consecuencia, al no efectuarse su creación conforme a las **reglas de organización previstas en la LOPE**, este extremo de la **iniciativa legislativa** resulta **observado**.*

*Asimismo, considerando que el contenido del **Proyecto de Ley** se encuentra vinculado al **ámbito funcional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Economía y Finanzas**, se recomienda **solicitar su opinión técnica**, a fin de recabar la respectiva **evaluación sectorial**, dentro del marco de sus **competencias**.*

- 3.5. *Ahora bien, el Proyecto de Ley dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente el **Registro Nacional de Vehículos Antiguos**, de*

carácter obligatorio para los propietarios de unidades con más de veinte (20) años de antigüedad, articulado con los sistemas de propiedad vehicular, inspecciones técnicas y control de emisiones (artículo 6). Asimismo, establece que las municipalidades provinciales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio del Ambiente, puedan **establecer zonas de bajas emisiones, restricciones horarias y corredores de transporte sostenible**, además de implementar sistemas de monitoreo de emisiones vehiculares y control del cumplimiento de las restricciones de circulación (artículos 9 y 13). Sobre el particular, corresponde advertir que dichas disposiciones configuran **mandatos directos de organización, gestión e implementación de políticas públicas**, cuya determinación específica corresponde al ámbito de dirección y conducción del Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias sectoriales y de la autonomía de los gobiernos locales.

(...)

De igual modo, el Proyecto de Ley prevé el otorgamiento de **incentivos presupuestales a las municipalidades**, así como la implementación de **bonos, subsidios, mecanismos de cofinanciamiento para la renovación vehicular y exoneraciones tributarias**, además de establecer fuentes de financiamiento con cargo al Presupuesto General de la República y otros mecanismos de financiamiento público (artículos 10, 11, 15 y 16; Cuarta Disposición Complementaria Final). Al respecto, corresponde advertir que la introducción de medidas que impliquen **compromisos financieros, subsidios o incentivos con cargo a recursos públicos** requiere una evaluación de su sostenibilidad fiscal y su articulación con los sistemas administrativos del Estado, en particular con el Sistema Nacional de Presupuesto Público y el Sistema Nacional de Tesorería. En ese sentido, el Proyecto de Ley, en los términos propuestos, podría afectar la conducción sectorial y la gestión financiera del Estado, por lo que **se considera necesario solicitar la opinión técnica del Ministerio de Economía y Finanzas y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, a fin de evaluar la viabilidad institucional y presupuestal de las medidas planteadas.

- 3.6. El artículo 12 del Proyecto de Ley propone la creación del **Fondo de Financiamiento Preferencial para Renovación Vehicular**, cuya administración estaría a cargo de COFIDE. Sobre el particular, cabe señalar que, conforme al numeral 31.2 del artículo 31 de los Lineamientos de Organización del Estado, aprobados por Decreto Supremo N.º 054-2018-PCM, los **fondos se crean por ley y carecen de personería jurídica**. Asimismo, de acuerdo con el numeral 30.3 del artículo 30 de la citada norma, las entidades del Poder Ejecutivo que carecen de personería jurídica —tales como programas, proyectos especiales y fondos— **pertenecen a un ministerio u organismo público**. En esa medida, conforme al numeral 4 del artículo 25 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo – LOPE, corresponde a los Ministros de Estado, en su calidad de responsables de la conducción sectorial, **proponer la organización interna de su sector**, lo implementan políticas públicas.

De otro lado, el numeral 74.1 del artículo 74 del Decreto Legislativo N.º 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, establece que **queda prohibida la creación de fondos u otros mecanismos que conlleven gastos que no se encuentren enmarcados dentro de las disposiciones del citado decreto legislativo**. Asimismo, el numeral 74.2 precisa que dicha prohibición no alcanza a los fondos para pagos en efectivo u otros de similar naturaleza establecidos conforme a las normas del Sistema Nacional de Tesorería.

En ese contexto, considerando que el Proyecto de Ley plantea la creación de un fondo cuya **administración se asigna a COFIDE**, corresponde advertir que dicha medida

podría implicar **compromisos financieros y la creación de un mecanismo de financiamiento público**, lo cual requiere evaluar su consistencia con las reglas del Sistema Nacional de Presupuesto Público y con el marco institucional aplicable a dicha entidad. En tal sentido, **se considera necesario recabar la opinión técnica del Ministerio de Economía y Finanzas**, así como de las entidades competentes en materia de financiamiento y gestión financiera del sector público, a fin de evaluar la viabilidad institucional y presupuestal de la medida propuesta.

- 3.7. El artículo 14 del Proyecto de Ley establece que constituye **infracción grave** circular con vehículos prohibidos por antigüedad conforme a las fases previstas en la norma, disponiendo como sanciones la **imposición de una multa equivalente al diez por ciento (10%) de una UIT, la retención del vehículo en caso de reincidencia y el incremento progresivo de la sanción por reiteración de la conducta infractora** (artículo 14). Sobre el particular, corresponde advertir que la citada disposición incorpora **medidas de naturaleza sancionadora**, por lo que resulta necesario verificar que su contenido se encuentre alineado con el marco jurídico que regula el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración Pública.

En ese sentido, corresponde evaluar su concordancia con lo dispuesto en el **Título IV "Del procedimiento trilateral, del procedimiento sancionador y la actividad administrativa de fiscalización" del Texto Único Ordenado de la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N.º 004-2019-JUS**, en particular respecto de los principios de **legalidad, tipicidad, razonabilidad y proporcionalidad** aplicables al establecimiento de infracciones y sanciones administrativas. En tal sentido, se considera pertinente **solicitar la opinión técnica del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, a fin de que evalúe la consistencia de la disposición propuesta con el marco normativo vigente en materia de procedimiento administrativo sancionador.

- 3.8. La Segunda Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente un **portal público de transparencia** en el que se publique información relativa a los fondos asignados, bonos otorgados, vehículos chatarreados y resultados de reducción de emisiones. Sobre el particular, corresponde advertir que la **publicación y actualización de información pública en los portales de transparencia de las entidades del Estado se encuentra regulada en la Ley N.º 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública**, así como en su normativa de desarrollo, que establece obligaciones generales de transparencia activa aplicables a todas las entidades de la administración pública. En ese sentido, el **artículo 6-B de la Ley N.º 27806** establece que la **Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información Pública (ANTAIP)** es la entidad encargada de supervisar el cumplimiento de los plazos de actualización de la información pública en los portales de transparencia. En atención a ello, corresponde evaluar la concordancia de la disposición propuesta con el régimen general vigente, a fin de evitar **posibles duplicidades regulatorias o superposición de obligaciones**, por lo que corresponde solicitar **la opinión técnica del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, en su calidad de ente rector en la materia**.

IV) CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

- 4.1. El Proyecto de Ley N.º 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la

contaminación ambiental", resulta **observado** en atención a los fundamentos expuestos en el presente informe.

(...)"

Opinión del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)

- 3.4. Mediante Oficio N° D000073-2026-CEPLAN-DE, de fecha 20 de marzo de 2026, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN remite el Informe N° D000059-2026-CEPLAN-OAJ, con la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR.

Informe N° 000059-2026-CEPLAN-OAJ

"III. ANÁLISIS

(...)

3.10 *El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR tiene por objeto crear e implementar el Programa Nacional de Renovación Vehicular, orientado al retiro progresivo de vehículos con alta antigüedad, promoviendo un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible, con prioridad en el transporte público.*

3.11 *Asimismo, el artículo 2 del citado proyecto establece como finalidades: i) reducir la contaminación del aire generada por el transporte terrestre; ii) mejorar la seguridad vial mediante la reducción de vehículos con baja condición técnica; iii) promover la modernización del parque automotor con tecnologías limpias; y iv) incentivar la transición del transporte público hacia vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones.*

3.12 *Al respecto, la Exposición de Motivos del proyecto de ley señala que la propuesta no generaría duplicidad regulatoria ni afectaría competencias institucionales.*

3.13 *No obstante, se advierte que la propuesta normativa podría generar duplicidad de esfuerzos del Estado respecto de intervenciones ya existentes, particularmente en el marco de:*

- *Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 - 2030, aprobada mediante Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, en donde se establece el siguiente servicio:*

Servicio S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes.

- *El programa surge de la necesidad de reemplazar del mercado vehicular a los vehículos que ya no están aptos para prestar el servicio de transporte debido a su antigüedad o funcionalidad. Con ello, se reduce la siniestralidad vial asociada con este tipo de vehículos, además de contribuir a la renovación del parque vehicular y con el cuidado del medio ambiente. De acuerdo con los decretos "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo" DS 05-2021-MTC y el "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que Establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares" DS 16-2021-MTC, existen dos tipos de chatarreo: el voluntario, cuando el proceso se realiza por iniciativa del propietario del vehículo mediante el programa de chatarreo por bonos, y, también el obligatorio, el cual se da cuando el chatarreo se realiza en*

vehículos que fueron abandonados por sus propietarios en depósitos de entidades estatales por acumulación de multas y otras sanciones.

- Estos programas consistirán en retirar los vehículos con ciertas características (antigüedad, externalidades negativas) que se encuentran prestando servicios de transporte de carga y pasajeros o establecer planes para la renovación de vehículos particulares. La mejora de este servicio consiste en el recojo de los vehículos de personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes para su traslado a la planta de chatarreo.
 - Esta acción permitirá el reordenamiento de transporte y satisfacer las necesidades de los transportistas y la población en general, sin afectar social ni económicamente a los involucrados en el marco de contribuir al desarrollo de sostenible de la sociedad mediante el mejoramiento de la calidad del aire y ruido de la ciudad.
 - Asimismo, el Programa de Chatarreo permitirá priorizar la recuperación y la valorización material y energética de los residuos (reutilización, reciclaje, coprocesamiento, entre otros) siempre que se garantice la protección de la salud y del ambiente de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.
 - Este servicio será ejecutado por la Dirección de Circulación Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la identificación y recopilación de reportes de unidades en calidad de abandono; la revisión del número de identificación por reporte de robo y la entrega de notificaciones a los posibles dueños, luego de un tiempo determinado de haber enviado las notificaciones, el retiro y traslado del vehículo al depósito.
- Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, en donde se establece el siguiente servicio:

Servicio 1.2.2 Servicios de transporte urbano ambientalmente sostenibles.

- La movilidad de las personas en los sistemas de transportes de las ciudades debe realizarse por modos de transportes que ocasionen impactos mínimos en el medio ambiente

3.14 En ese sentido, ambas políticas ya prevén intervenciones orientadas a la renovación del parque automotor y la reducción de impactos ambientales, lo que evidencia una posible superposición de iniciativas estatales.

3.15 Por otro lado, la Exposición de Motivos del proyecto de ley señala que la propuesta se encuentra alineada con los objetivos nacionales en materia de transporte sostenible y protección ambiental; sin embargo, de la revisión del proyecto y su exposición de motivos, no se advierte dicho alineamiento con los Objetivos Nacionales establecidos en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050, aprobado mediante Decreto Supremo N° 095-2022-PCM y actualizado mediante Decreto Supremo N° 103-2023-PCM.

3.16 Asimismo, se observa que el proyecto de ley carece de sustento técnico basado en evidencia (información estadística, estudios o análisis técnicos), pese a que su implementación implicaría el uso de recursos públicos, conforme a lo señalado en su Cuarta Disposición Complementaria Final.
(...)

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 De acuerdo con el análisis efectuado, el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental", no resulta viable, si bien aborda una problemática pública relevante, toda vez que:

- i) genera duplicidad de intervenciones estatales ya existentes en el marco de políticas nacionales vigentes;
- ii) no acredita alineamiento estratégico con los Objetivos Nacionales del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050; y
- iii) carece de sustento técnico basado en evidencia que justifique su implementación, especialmente considerando que se financiaría, entre otros, con recursos del Presupuesto General de la República.

4.2 Sin perjuicio de lo señalado, se considera que cualquier intervención orientada a la renovación del parque automotor debe ser formulada en articulación con las políticas nacionales vigentes y los instrumentos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, así como con los mecanismos de coordinación intersectorial e intergubernamental correspondientes, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1088 y sus modificatorias.
(...)"

Opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica de la Presidencia del Consejo de Ministros

Contravención a los principios de competencia y separación de poderes

3.5. La Supremacía Jurídica de la Constitución sobre toda norma legal se encuentra establecida en el artículo 51 de la Constitución Política del Perú, cuando dispone que:

*"Artículo 51.- **La Constitución prevalece sobre toda norma legal**; la ley, sobre las normas de inferior jerarquía, y así sucesivamente. La publicidad es esencial para la vigencia de toda norma del Estado". (Énfasis agregado)*

3.6. En función a dicho Principio Constitucional, el artículo 38 de la Constitución Política del Perú dispone:

*"Artículo 38.- **Todos los peruanos tienen el deber** de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, **así como de respetar, cumplir** y defender **la Constitución** y el ordenamiento jurídico de la Nación". (Énfasis agregado)*

3.7. Por consiguiente, el deber de respetar el Principio jurídico de Supremacía de la Constitución corresponde a toda la ciudadanía. Dicha obligación recae sobre todo en los Poderes del Estado, en los órganos constitucionales, y también en la administración pública, al encontrarse sometidos, en primer lugar, a la Constitución Política de manera directa y, en segundo lugar, al principio de legalidad.

- 3.8. De ese modo, la legitimidad de los actos de los Poderes del Estado, de los órganos constitucionales, y de la administración pública, estará determinada por el respeto a la Constitución Política del Perú, en primer lugar y luego a la ley.
- 3.9. En la línea de lo señalado, advertimos que en reiteradas oportunidades el Tribunal Constitucional ha afirmado que "la supremacía normativa de la Constitución de 1993 se encuentra recogida en dos vertientes: una objetiva, conforme a la cual la Constitución se ubica en la cúspide del ordenamiento jurídico, prevaleciendo sobre toda norma legal; y una subjetiva, en cuyo mérito ningún acto de los poderes públicos ni la de la colectividad en general puede desvincularse de los contenidos de la Constitución"⁴. (Énfasis agregado)
- 3.10. De lo mencionado hasta el momento, se puede afirmar que ningún acto de los poderes públicos ni la de la colectividad en general puede desvincularse de los contenidos de la Constitución Política del Perú.
- 3.11. Señalado lo anterior, se debe indicar que entre los diversos Principios que reconoce la norma constitucional, resalta el Principio de Separación de Poderes, bajo el que se rige la organización del Gobierno de nuestro país; reconocido en el artículo 43 de la Constitución Política del Perú:

"Estado democrático de derecho. Forma de Gobierno

Artículo 43.- La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana.

El Estado es uno e indivisible.

*Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y **se organiza según el principio de la separación de poderes***". (Énfasis agregado)

- 3.12. Respecto del Principio de Separación de Poderes, el Tribunal Constitucional ha señalado que llega a constituirse en una exigencia ineludible en todo Estado Democrático y Social de Derecho, garantía para los derechos constitucionalmente reconocidos, así como un límite al poder frente al absolutismo y la dictadura⁵.
- 3.13. Vinculado con dicho principio se encuentra el Principio de Competencia, recogido en el artículo VI del Título Preliminar de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, que señala lo siguiente:

"Artículo VI.- Principio de competencia

1. El Poder Ejecutivo ejerce sus competencias sin asumir funciones y atribuciones que son cumplidas por los otros niveles de gobierno.

2. El Poder Ejecutivo ejerce sus competencias exclusivas, no pudiendo delegar ni transferir las funciones y atribuciones inherentes a ellas".

- 3.14. Siendo esto así, la propuesta normativa contenida en el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR no resulta viable, en tanto pretende crear un programa nacional, disponer su estructura funcional, establecer mecanismos de financiamiento, así como imponer mandatos específicos de implementación, gestión y ejecución de políticas públicas a entidades del Poder Ejecutivo y a los gobiernos subnacionales, tales como la implementación de registros administrativos, sistemas de monitoreo, programas de capacitación, incentivos económicos y restricciones de circulación. Esta acción constituye una interferencia directa en la esfera de competencias exclusivas del Poder

⁴ Sentencia del Tribunal Constitucional. Expediente N° 0005-2007-PI/TC. Fundamento Jurídico N° 6.

⁵ Sentencia del Tribunal Constitucional. Expediente N° 0023-2003-AI/TC. Fundamento Jurídico N° 5.

Ejecutivo, particularmente en lo referido a la organización, dirección y conducción de las políticas públicas sectoriales, así como en la definición de sus instrumentos de intervención.

- 3.15. El ordenamiento jurídico vigente ya prevé un marco normativo específico para la creación, organización e implementación de programas públicos, el cual se encuentra regulado en el artículo 38 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, que establece que los programas y proyectos especiales son creados mediante decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, en el ámbito de competencia del Poder Ejecutivo. En esa línea, la Secretaría de Gestión Pública ha señalado que la creación del Programa Nacional de Renovación Vehicular mediante ley desconoce las reglas de organización del Estado y los mecanismos previstos para la estructuración de intervenciones públicas, lo que evidencia una indebida injerencia del Poder Legislativo en materias propias de la función administrativa.
- 3.16. El Proyecto de Ley no solo crea una estructura programática, sino que además establece obligaciones concretas de gestión, implementación operativa y articulación interinstitucional, tales como la implementación del Registro Nacional de Vehículos Antiguos, la ejecución de sistemas de monitoreo ambiental, la imposición de restricciones territoriales de circulación y el desarrollo de programas de capacitación y reconversión tecnológica. De acuerdo con la Secretaría de Gestión Pública, dichas disposiciones constituyen mandatos directos de organización y gestión administrativa, cuya determinación corresponde al ámbito de dirección del Poder Ejecutivo y debe desarrollarse conforme a la normativa de organización del Estado y mediante instrumentos reglamentarios.
- 3.17. Asimismo, conforme a lo advertido por el CEPLAN, la propuesta normativa introduce una intervención pública de alcance nacional sin observar los principios de articulación, coherencia y no duplicidad en el accionar del Estado, generando superposición con políticas nacionales vigentes y con instrumentos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, los cuales ya contemplan acciones orientadas a la renovación del parque automotor y la reducción de emisiones contaminantes. En ese sentido, la creación de un nuevo programa mediante ley, sin una adecuada articulación con dichos instrumentos, afecta la rectoría del Poder Ejecutivo en materia de planeamiento estratégico y debilita la coherencia de la acción estatal, contraviniendo el principio de competencia y el adecuado funcionamiento del Estado.
- 3.18. El Poder Ejecutivo ejerce sus competencias exclusivas sin poder delegar ni transferir sus funciones características. El Proyecto de Ley desconoce esta competencia organizativa ya atribuida por el ordenamiento vigente.
- 3.19. Siendo esto así, la propuesta normativa no resultaría viable, en tanto conforme al marco legal detallado en este informe suponer lo contrario, esto es, que el Congreso pueda definir, reorganizar o reasignar competencias administrativas y regulatorias propias del Poder Ejecutivo, lo cual supondría una vulneración al Principio de Separación de Poderes, reconocido en el artículo 43 de la Constitución Política del Perú, y el Principio de Competencia, establecido en el numeral 2 del Artículo VI del Título Preliminar de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; por lo que, el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR **no resulta viable**.

Posible iniciativa de gasto con el Proyecto de Ley

- 3.20. El artículo 79 de la Constitución Política del Perú establece textualmente lo siguiente:

“Artículo 79.- Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto. (...)”
(Énfasis agregado).

3.21. Lo señalado, respecto a la restricción de los Congresistas de la República en la generación de gasto público, se encuentra regulado además en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, que les prohíbe la presentación de proposiciones de ley que involucren creación o aumento de gasto público:

“Requisitos especiales

Artículo 76. *La presentación de las proposiciones de ley y de resolución legislativa está sujeta, además de lo señalado en el artículo precedente, a los siguientes requisitos especiales:*

(...)

2. *Las proposiciones de ley o de resolución legislativa que presentan los Congresistas lo serán a través del Grupo Parlamentario y requieren del respaldo:*

(...)

Además, estas proposiciones de ley o resolución legislativa:

a) **No pueden contener propuestas de creación ni aumento de gasto público.** *Esta regla no afecta el derecho de los Congresistas de hacer proposiciones en ese sentido durante el debate del Presupuesto. (...)* (Énfasis agregado).

3.22. Siendo ello así, se puede afirmar correctamente que los representantes del Congreso de la República no tienen la potestad de presentar iniciativas legislativas que creen ni aumenten gasto público, salvo el que corresponde a su presupuesto; y, que la administración de la hacienda pública le corresponde exclusivamente al Presidente de la República. En ambos casos, ningún acto de los poderes públicos, ni la colectividad en general, pueden desvincularse de dichos preceptos.

3.23. Sobre este aspecto, el artículo 79 de la Constitución, al establecer que "el Congreso no tiene iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto", significa que el Parlamento, motu proprio, salvo en lo atinente a su propio presupuesto, no tiene competencia para, ex novo, crear fuentes que originen gasto para la hacienda pública. Ello es sistemáticamente coherente con el artículo 118, inciso 17, de la Constitución que dispone que es competencia del Poder Ejecutivo, "administrar la hacienda pública".

3.24. Sobre la materia, el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 0004-96-AI/TC, sostiene:

(...)

*La Ley de Presupuesto, en cuanto acto legislativo mediante el cual se prevé la planificación de la actividad económica y financiera del Estado, detallándose los gastos del Poder Ejecutivo podrá realizar en el año presupuestal, y los ingresos necesarios para cubrirlos, de conformidad con los artículos 77 y 78 de la Constitución, la aprueba el Congreso tras la remisión del proyecto a este por el Presidente de la República, **encontrándose vedada la facultad de iniciativa de los representantes ante el Congreso para crear o aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto**, según dispone el artículo 79 de la Carta Magna (...)* (Énfasis agregado).

3.25. Asimismo, el Tribunal Constitucional ha señalado⁶, en referencia al artículo 2.1 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público que, con el fin de salvaguardar los principios de equilibrio y estabilidad presupuestaria, todo proyecto de ley que incida en el presupuesto público, además de los requisitos de habilitación de creación o aumento de gasto que recae en el Poder Ejecutivo, debe acreditar la disponibilidad de recursos para su ejecución. Además, el Tribunal Constitucional⁷ ha señalado lo siguiente:

"(...) el principio de separación de poderes, y la idea del control y balance entre estos, debe interpretarse a la luz del artículo 118, inciso 17 de la Constitución. Este asigna al presidente de la República la competencia para administrar la hacienda pública. Además, debe tomarse en cuenta el artículo 79, que establece la prohibición a los congresistas de presentar iniciativas que supongan la creación o aumento de gasto público. Precisamente, nuestra Constitución contiene disposiciones relacionadas a la competencia de la administración de la hacienda pública y el principio de equilibrio presupuestal, para que las propuestas legales que demanden fondos del tesoro público sean acordes a las disposiciones constitucionales en materia presupuestaria".

3.26. Dicho de otra manera, el Congreso de la República necesita de la participación y aprobación previa del Poder Ejecutivo para que se encuentre constitucionalmente justificada la creación de gasto público en general.

3.27. El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR establece la creación de diversos mecanismos que implican erogaciones con cargo al presupuesto público, tales como el Bono de Renovación Vehicular, el otorgamiento de subsidios para sectores vulnerables, la implementación de incentivos presupuestales para municipalidades, la creación de un Fondo de Financiamiento Preferencial administrado por COFIDE, así como medidas de cofinanciamiento para la implementación de transporte público eléctrico. Asimismo, dispone la implementación de registros administrativos, sistemas de monitoreo y programas de capacitación, los cuales suponen necesariamente la asignación de recursos públicos para su ejecución.

3.28. Al respecto, debe advertirse que la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley no desarrolla un análisis técnico ni presupuestal que sustente la viabilidad financiera de las medidas propuestas, ni identifica de manera concreta las fuentes de financiamiento suficientes para cubrir los costos que su implementación demandaría. Por el contrario, se limita a señalar de manera general que el financiamiento se realizará con cargo al Presupuesto General de la República, cooperación internacional y otros mecanismos, sin acreditar la disponibilidad efectiva de recursos ni su sostenibilidad fiscal en el tiempo.

3.29. En ese sentido, aun cuando el Proyecto de Ley no precise de manera expresa el monto total del gasto que generaría su implementación, del contenido de sus disposiciones se desprende de manera indubitable que implica la creación de nuevas obligaciones económicas para el Estado, lo cual configura una iniciativa de gasto. En efecto, la previsión de bonos, subsidios, beneficios tributarios, incentivos presupuestales, así como la creación de fondos y mecanismos de financiamiento público, constituyen medidas que inciden directamente en el presupuesto público y en la gestión de la hacienda estatal, conforme ha sido advertido por la Secretaría de Gestión Pública al señalar que tales disposiciones requieren evaluación de sostenibilidad fiscal y articulación con los sistemas administrativos del Estado.

⁶ Sentencia recaída en el expediente N° 00016-2020-PI/TC, fundamento jurídico 28.

⁷ Sentencia del Tribunal Constitucional emitida en Pleno Jurisdiccional de fecha 04 de febrero de 2021, en el expediente N° 016-2020-PI

- 3.30. En consecuencia, al establecer una medida que demanda recursos públicos para la creación de bonos, subsidios, incentivos económicos, fondos de financiamiento y mecanismos de intervención estatal, el Proyecto de Ley incurre en una iniciativa de gasto, lo cual resulta incompatible con lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, que prohíbe al Congreso de la República crear o aumentar gastos públicos, afectando el principio de equilibrio presupuestario y la competencia exclusiva del Poder Ejecutivo en materia de administración de la hacienda pública, por lo que, el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR **no resulta viable**.

Respecto a la falta de justificación de la propuesta normativa

- 3.31. Debemos mencionar que el artículo 2 de la Ley N° 26889, Ley marco para la producción y sistematización legislativa, establece que los proyectos normativos deben estar debidamente sustentados en una exposición de motivos. Asimismo, el artículo 7 del Reglamento de la Ley marco para la producción y sistematización legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, precisa que la exposición de motivos describe el contenido de la propuesta normativa, indicando su objeto y finalidad, sus antecedentes, marco jurídico y las habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta, así como su justificación de manera detallada, operando como sustento de su elaboración y aprobación. Asimismo, fundamenta la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada, jurisprudencia y doctrina que se ha utilizado para su elaboración. En tal sentido, incluye, necesariamente, el fundamento técnico que justifica la necesidad de la aprobación de la norma, el análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la misma y el análisis del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.
- 3.32. Respecto al fundamento técnico de la propuesta normativa, el artículo 8 del precitado Reglamento establece que "El fundamento técnico de la propuesta normativa contiene la identificación del problema público, el análisis del estado actual de la situación fáctica que se pretende regular o modificar, el análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto normativo, la precisión del nuevo estado que genera la propuesta, el desarrollo del (los) objetivo (s) relacionado (s) con el problema identificado; y, cuando corresponda, el análisis de las opiniones sobre la propuesta normativa".
- 3.33. Asimismo, el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República señala que la Exposición de Motivos contiene la fundamentación de la propuesta, la cual "contiene la identificación del problema, análisis del estado actual de la situación fáctica o jurídica que se pretende regular o modificar y la precisión del nuevo estado que genera la propuesta, el análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley, el análisis del marco normativo; y, cuando corresponda, el análisis de las opiniones sobre la propuesta".
- 3.34. El artículo 9 del citado Reglamento señala que, como parte del análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos se debe conocer en términos cuantitativos y/o cualitativos los efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permita cuantificar los costos y beneficios, o en su defecto posibilite apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. No se debe limitar al análisis de materias únicamente patrimoniales y/o presupuestales. Asimismo, la necesidad de la norma debe estar debidamente justificada dada la naturaleza de los problemas existentes, los costos y beneficios probables de la aprobación y aplicación de la norma y los mecanismos alternativos que existan para solucionar dichos problemas.
- 3.35. En ese mismo sentido, cabe destacar que el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República dispone que las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos donde

se expresen sus fundamentos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, y el análisis costo-beneficio de la futura norma legal.

- 3.36. El Análisis de impactos (económico, social, político, institucional, ambiental, etc.) debe determinar el beneficio en favor de los ciudadanos, asimismo, se debe evitar la frase genérica la presente ley no irroga gasto⁸.
- 3.37. En esa línea, el adecuado desarrollo del Análisis Costo Beneficio (ACB) debe permitir advertir la necesidad, viabilidad y oportunidad de la regulación. Asimismo, dicho análisis integral "debe incluir las razones por las cuales la norma no solo es viable sino que es necesaria"⁹.
- 3.38. El análisis señalado, es imprescindible en el contexto actual de nuestro ordenamiento jurídico, que se caracteriza por una tendencia a la sobrerregulación, "inflación legislativa" o "inflación normativa"; que como bien ya ha señalado la doctrina, "tiene graves consecuencias sobre el ordenamiento jurídico porque, al final de cuentas, este termina siendo excesivamente complejo, confuso, disperso y, en algunos casos, encontramos normas que sobran o que parecen innecesarias"¹⁰.
- 3.39. Al respecto, se advierte que la propuesta legislativa no cumple con desarrollar adecuadamente el fundamento técnico exigido por la normativa vigente, en tanto no identifica de manera clara y sustentada el problema público que pretende atender, ni presenta un análisis integral del estado situacional actual basado en evidencia empírica, estadística o estudios técnicos que justifiquen la necesidad de la intervención normativa propuesta. En efecto, no se incorporan diagnósticos cuantitativos ni cualitativos que permitan dimensionar la magnitud del problema, ni se evalúan alternativas regulatorias o no regulatorias para su solución.
- 3.40. La falta de este análisis impide determinar la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta normativa, así como evaluar sus efectos reales sobre la ciudadanía, el mercado, la gestión pública y el bienestar general. Del mismo modo, no permite identificar los costos y beneficios asociados a su implementación, ni los posibles impactos económicos, sociales, institucionales y ambientales, lo cual resulta especialmente relevante considerando que la iniciativa plantea intervenciones de alcance nacional con implicancias presupuestales y organizacionales significativas.
- 3.41. La justificación contenida en la Exposición de Motivos resulta insuficiente, en tanto no acredita el alineamiento de la propuesta con los objetivos nacionales establecidos en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050, ni demuestra su coherencia con las políticas nacionales vigentes. Por el contrario, conforme ha sido advertido por el CEPLAN, la propuesta podría generar duplicidad de intervenciones estatales, en la medida que ya existen políticas públicas que contemplan acciones orientadas a la renovación del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental, lo que evidencia una falta de articulación con los instrumentos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.
- 3.42. En consecuencia, el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR incumple con la exigencia legal de que los proyectos normativos estén debidamente sustentados en una exposición de motivos que describe la justificación detallada y el análisis de impactos, conforme a lo establecido en la Ley N° 26889 y su Reglamento. Por tal motivo **no es viable**.

⁸ MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. Guía de Técnica Legislativa para elaboración de Proyectos Normativos de las Entidades del Poder Ejecutivo. Lima, 2018, p. 58.

⁹ Asociación Civil TRANSPARENCIA. Guía para la evaluación de proyectos de ley. Lima, 2008, p. 33.

¹⁰ GONZALEZ GOMEZ, Agapito. La importancia de la técnica legislativa, p. 134. En:

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/650B029B82E65D1D0525773800642477/\\$FILE/La_importancia_de_la_t%C3%A9cnica_legislativa.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/650B029B82E65D1D0525773800642477/$FILE/La_importancia_de_la_t%C3%A9cnica_legislativa.pdf)

3.43. Finalmente, cabe mencionar que el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR contiene materias que se encuentran dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 183, Ley Orgánica del Ministerio de Economía y Finanzas y el Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Economía y Finanzas aprobado por Resolución Ministerial N° 331-2023-EF/41¹¹; del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 29809 Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos¹²; Ministerio del Ambiente, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1013, Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente¹³; Ministerio del Trabajo y Promoción del Empleo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 de la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo¹⁴; y, del Ministerio de Transportes y

¹¹ Ministerio de Economía y Finanzas

Artículo 5 del Decreto Legislativo N° 183, Ley Orgánica del Ministerio de Economía y Finanzas: *"Corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas planear, dirigir y controlar los asuntos relativos a la tributación, política aduanera, financiación, endeudamiento, presupuesto, tesorería y contabilidad, así como armonizar la actividad económica nacional"*.

Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Economía y Finanzas aprobado por Resolución Ministerial N° 331-2023-EF/41

Artículo 2. Jurisdicción

El Ministerio de Economía y Finanzas ejerce sus competencias a nivel nacional en las siguientes materias:

- a) Económico, financiero y fiscal;
- b) Escalas remunerativas y beneficios de toda índole en el Sector Público;
- c) Previsional público y privado en el ámbito de su competencia;
- d) Inversión pública y privada;
- e) Presupuesto público, endeudamiento público, tesorería, contabilidad, programación multianual y gestión de inversiones, gestión fiscal de los recursos humanos y abastecimiento;
- f) Tributario, ingresos no tributarios, aduanero, arancelario y contrataciones públicas;
- g) Armonizar la actividad económica y financiera nacional para promover su competitividad, la mejora continua de productividad y el funcionamiento eficiente de los mercados; y,
- h) Las demás que se le asignen por Ley.

¹² MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

Artículo 4. Ámbito de competencia

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos es la entidad competente en las siguientes materias:

- a) Derechos Humanos.
- b) Defensa jurídica del Estado.
- c) Acceso a la justicia.
- d) Política Penitenciaria.
- e) Regulación notarial y registral y supervisión de fundaciones.
- f) Defensa, coherencia y perfeccionamiento del ordenamiento jurídico.
- g) Relación del Estado con entidades confesionales.
- h) Reinserción social **de las personas privadas de libertad** y de los adolescentes en conflicto con la Ley Penal.

El literal h) **entra en vigencia** a la aprobación del Reglamento de Organización y Funciones del Instituto Nacional Penitenciario. En tanto se apruebe el Reglamento, el Instituto Nacional Penitenciario continúa siendo dirigido por los miembros del Consejo Nacional Penitenciario.

¹³ Ministerio del Ambiente

Artículo 4.- Ámbito de competencia del Ministerio del Ambiente

4.1 El Ministerio del Ambiente es el organismo del Poder Ejecutivo rector del sector ambiental, que desarrolla, dirige, supervisa y ejecuta la política nacional del ambiente. Asimismo, cumple la función de promover la conservación y el uso sostenible de los recursos naturales, la diversidad biológica y las áreas naturales protegidas.

4.2 La actividad del Ministerio del Ambiente comprende las acciones técnico-normativas de alcance nacional en materia de regulación ambiental, entendiéndose como tal el establecimiento de la política, la normatividad específica, la fiscalización, el control y la potestad sancionadora por el incumplimiento de las normas ambientales en el ámbito de su competencia, la misma que puede ser ejercida a través de sus organismos públicos correspondientes.

¹⁴ Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo

Artículo 5.- Competencias exclusivas

El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo es el organismo rector en materia de trabajo y promoción del empleo y ejerce competencia exclusiva y excluyente respecto de otros niveles de gobierno en todo el territorio nacional en lo siguiente:

5.1 Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar las políticas nacionales y sectoriales en las siguientes materias: sociolaborales, derechos fundamentales en el ámbito laboral, seguridad y salud en el trabajo, difusión de normatividad, información laboral e información del mercado de trabajo, relaciones de trabajo, seguridad social, inspección del trabajo, promoción del empleo, intermediación laboral, formación profesional y capacitación para el trabajo, normalización y certificación de competencias laborales, autoempleo, reconversión laboral y migración laboral.

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



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Oficina General de Asesoría
Jurídica

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia*

Comunicaciones, lo establecido en la Ley N° 27791 Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁵; motivo por el cual, mediante el Oficio Múltiple N° D000221-2026-PCM-SC, la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros traslada a dichos ministerios el pedido de opinión formulado por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, precisando que las opiniones que para tal efecto emitan, sean remitidas directamente a la referida Comisión Congresal.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN:

- 4.1. En atención a lo expuesto, esta Oficina General de Asesoría Jurídica, considera **no viable** el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental".
- 4.2. Al contener, el Proyecto de Ley materias que se encuentran dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante el Oficio Múltiple N° D000221-2026-PCM-SC se trasladó a dichos ministerios el pedido de opinión formulado por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, precisando que las opiniones que para tal efecto emitan, sean remitidas directamente a la referida Comisión Congresal.
- 4.3. Se recomienda remitir el presente informe, así como el Informe N° D000113-2026-PCM-SSAP, de la Secretaría de Gestión Pública, y el Informe N° 000059-2026-CEPLAN-OAJ del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN a la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

CARMEN CRISTINA DE JESUS MORENO VENTOCILLA
JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA (E)
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

5.3 Realizar seguimiento, monitoreo y evaluación respecto del desempeño y logros alcanzados en los niveles nacional, regional y local, así como adoptar las medidas correspondientes.

5.4 Diseñar, conducir y supervisar los sistemas funcionales en el ámbito de trabajo y promoción del empleo, asegurando el cumplimiento de las políticas públicas nacionales y sectoriales de acuerdo con las normas de la materia.

5.5 Ser ente rector del Sistema Funcional de Inspección del Trabajo.

¹⁵ **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Artículo 2.- Competencia

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones integra interna y externamente al país, para lograr un racional ordenamiento territorial vinculando las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la formulación, aprobación, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones. A tal efecto, dicta normas de alcance nacional y supervisa su cumplimiento.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Secretaría de Gestión Pública



Firmado digitalmente por PASCO
HERRERA Juan Carlos FAU
2016899926 soft
Cargo: Secretario De La Secretaría
De Gestión Pública
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12.03.2026 12:22:41 -05:00

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Miraflores, 12 de Marzo del 2026

MEMORANDO N° D000241-2026-PCM-SGP

Para : **CARLOS ROBERTO TENGAN GUSUKUMA**
JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

De : **JUAN CARLOS PASCO HERRERA**
SECRETARIO DE LA SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA
SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA

Asunto : Solicitud de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental.

Referencia : a. Informe N° D000113-2026-PCM-SSAP (11MAR2026)
b. Oficio No. 1195-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR

Fecha Elaboración: Miraflores, 12 de marzo de 2026

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente, y a su vez brindar atención al documento de la referencia b, mediante el cual nos solicita la opinión técnica del Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental.

Sobre el particular la Subsecretaría de Administración Pública – SSAP, ha emitido el Informe No. D000113-2026-PCM-SSAP, el mismo que se remite a su Despacho para su conocimiento y fines.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

JUAN CARLOS PASCO HERRERA
SECRETARIO DE LA SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA
SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA

JCPH/FYSC/KAL



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría de Gestión Pública

Subsecretaría de
Administración Pública



Firmado digitalmente por
SAGASTEGUI CRUZ Freddy Yvan
FAU 2016899926 soft
Cargo: Subsecretario I De La
Subsecretaría De Administración P
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11.03.2026 18:31:05 -05:00

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Lima, 11 de Marzo del 2026

INFORME N° D000113-2026-PCM-SSAP

A : **JUAN CARLOS PASCO HERRERA**
SECRETARIO DE LA SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA
SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA

De : **FREDDY YVAN SAGASTEGUI CRUZ**
SUBSECRETARIO I DE LA SUBSECRETARÍA DE ADMINISTRACION PÚBLICA
SUBSECRETARÍA DE ADMINISTRACION PÚBLICA

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de renovación vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental".

Referencia : a) Oficio N° 1195-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
b) Proveído N° D005073-2026-PCM-SG
c) Memorando N° D000604-2026-PCM-OGAJ

Fecha : Miraflores,

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, con la finalidad de informar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante el documento de la referencia a), la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República solicita a la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental", el mismo que es trasladado por la Secretaría General a la Oficina General de Asesoría Jurídica, a través del documento de la referencia b), para su atención.
- 1.2 Con el documento de la referencia c), la Oficina General de Asesoría Jurídica de la PCM traslada a la Secretaría de Gestión Pública – SGP el Proyecto de Ley citado, solicitando la opinión técnica correspondiente.

II. COMPETENCIA DE LA SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA

- 2.1 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5-A de la Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado¹, la PCM, a través de la SGP, ejerce la rectoría del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública, el cual comprende, entre otros ámbitos, la racionalidad de la estructura, organización y funcionamiento del Estado; la búsqueda de mejoras en la productividad, la gestión de procesos; la evaluación de riesgos de gestión y la gestión del conocimiento, hacia la obtención de resultados.



Artículo incorporado mediante Decreto Legislativo N° 1446.

Firmado digitalmente por
ALVARADO LOPEZ Karolay FAU
2016899926 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 11.03.2026 18:12:39 -05:00

EXPEDIENTE: 2026-0023010

- 2.2 Asimismo, de acuerdo con lo establecido en los artículos 70 y 71 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la PCM, aprobado por Resolución Ministerial N° 199-2025-PCM, la SGP constituye el órgano de línea con autoridad técnico normativa a nivel nacional a cargo de las materias de estructura, organización y funcionamiento del Estado, gestión por procesos, evaluación de riesgos de gestión, simplificación administrativa, calidad regulatoria, calidad de la prestación de bienes y servicios, innovación, gobierno abierto, gestión del conocimiento, gestión de reclamos y servicios integrados, y, las intervenciones orientadas a que las entidades públicas mejoren su productividad y gestión interna.
- 2.3 La SGP cuenta con la Subsecretaría de Administración Pública, dentro de su estructura, la misma que tiene entre sus funciones, elaborar informes de opinión técnica sobre normas, proyectos de ley y autógrafas en materia de organización, estructura y funcionamiento del Estado, tal como lo establece el literal b) del artículo 74 del Texto Integrado del ROF de la PCM. En ese sentido, le corresponde emitir opinión respecto al Proyecto de Ley trasladado por el Congreso de la República sólo respecto a las materias de su competencia.

III. ANALISIS

A. Contenido del Proyecto de Ley

- 3.1 El Proyecto de Ley consta de dieciocho (18) artículos y cinco (5) Disposiciones Complementarias Finales, entre las que destacan:
- (i) El objeto de la Ley es **crear e implementar el Programa Nacional de Renovación Vehicular**, orientado al retiro progresivo de vehículos con alta antigüedad, promoviendo un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible, con prioridad en el transporte público. (Artículo 1)
 - (ii) La presente ley tiene como **finalidad**: a) Reducir la contaminación del aire generada por el transporte terrestre. b) Mejorar la seguridad vial mediante la reducción de vehículos con baja condición técnica. c) Promover la modernización del parque automotor con tecnologías limpias. d) Incentivar la transición del transporte público hacia vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones. (Artículo 2)
 - (iii) La presente Ley es aplicable a todo vehículo automotor de uso particular, transporte público de pasajeros y transporte de mercancías y carga. (Artículo 3)
 - (iv) Se **crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular (PNRV)**, bajo rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con participación del Ministerio del Ambiente (MINAM) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). (Artículo 5)
 - (v) **El MTC implementa, en un plazo máximo de doce (12) meses, el Registro Nacional de Vehículos Antiguos**, de carácter obligatorio para todo propietario de vehículos con antigüedad mayor a veinte (20) años. El registro se articula con la información del: a) Registro de Propiedad Vehicular. b) Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares. c) Sistema de control de emisiones. (Artículo 6)
 - (vi) **Reglamentación territorial de zonas de restricción**: Las municipalidades provinciales, en coordinación con el MTC y MINAM, pueden establecer: a) Zonas de bajas emisiones. b) Restricciones horarias. c) Corredores de transporte sostenible. (Artículo 9)
 - (vii) **El Estado otorga un Bono de Renovación Vehicular** a favor de los propietarios que retiren vehículos antiguos mediante chatarrización certificada. El bono consiste en: a) Un monto equivalente hasta el diez por ciento (10%) del valor de un vehículo nuevo o seminuevo. b) Priorización para tecnologías limpias. c) Bonificación adicional para transportistas públicos y pequeños transportistas. El reglamento deberá establecer los requisitos, montos y mecanismos de entrega. (Artículo 10)
 - (viii) **Exoneraciones tributarias**: Durante los primeros cinco (5) años de vigencia de la presente ley se autoriza: a) Reducción de hasta el cincuenta por ciento (50%) del IGV para vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones. b) Reducción del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para vehículos de bajas emisiones. El Ministerio de Economía y Finanzas regulará la aplicación y alcance mediante decreto supremo. (Artículo 11)



- (ix) **Se crea un Fondo de Financiamiento Preferencial para Renovación Vehicular**, administrado por COFIDE, destinado a créditos blandos para: a) Conductores de transporte público. b) Pequeños transportistas de carga. c) MYPES vinculadas a movilidad sostenible. (Artículo 12)
 - (x) **Control ambiental y de tránsito:** Las municipalidades provinciales y distritales, con apoyo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Ministerio de Ambiente, implementarán sistemas de monitoreo de: a) Emisiones vehiculares. b) Cumplimiento de restricciones de circulación. c) Control de inspecciones técnicas. (Artículo 13)
 - (xi) **Infracciones y multas:** Constituye infracción grave circular con vehículos prohibidos por antigüedad conforme a las fases establecidas. La sanción consiste en: a) Multa equivalente al diez por ciento (10%) de una UIT. b) Retención del vehículo en caso de reincidencia. c) Incremento progresivo de sanción por repetición. (Artículo 14)
 - (xii) **Incentivos a municipalidades:** Las municipalidades podrán acceder a incentivos presupuestales adicionales del Estado, conforme al reglamento, siempre que acrediten la implementación efectiva de las siguientes medidas: a) Zonas de bajas emisiones, b) Monitoreo ambiental, c) Promoción de transporte sostenible. (Artículo 15)
 - (xiii) **Apoyo a sectores vulnerables:** El Estado otorga subsidios complementarios y medidas especiales para conductores de bajos ingresos dedicados al transporte público, priorizando la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones. (Artículo 16)
 - (xiv) **Programas de capacitación y reconversión tecnológica:** El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, implementa programas de capacitación para: a) Uso y mantenimiento de vehículos eléctricos e híbridos. b) Conversión tecnológica vehicular. c) Formación técnica en reciclaje vehicular. (Artículo 17)
 - (xv) **Transporte público eléctrico:** El Ministerio de Transporte y Comunicaciones prioriza la implementación de: a) Corredores exclusivos para buses eléctricos. b) Cofinanciamiento parcial para flotas públicas eléctricas en ciudades principales. (Artículo 18)
 - (xvi) **Reglamentación:** El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario contados desde su entrada en vigencia. (Primera Disposición Complementaria Final)
 - (xvii) **Portal de transparencia:** El Ministerio de Transporte y Comunicaciones implementará un portal público de transparencia donde se publiquen: a) Fondos asignados. b) Bonos otorgados. c) Vehículos chatarreados. d) Resultados de reducción de emisiones. (Segunda Disposición Complementaria Final)
 - (xviii) **Auditoría y control:** La Contraloría General de la República realiza auditorías periódicas del programa y emite informes anuales de cumplimiento. (Tercera Disposición Complementaria Final)
 - (xix) **Financiamiento:** La implementación se financia con cargo a: a) Presupuesto General de la República. b) Cooperación internacional. c) Convenios público-privados. d) Transferencias a gobiernos regionales y municipalidades. (Cuarta Disposición Complementaria Final)
- 3.2 El Proyecto de Ley fue presentado ante el Congreso de la República con fecha 27.02.2026 y, con fecha 02.03.2026 se envía a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones². A la fecha, se encuentra en "estudio de comisión", conforme al artículo 77 del Reglamento del Congreso de la República.

B. Opinión sobre el Proyecto de Ley

- 3.3 El Proyecto de Ley tiene por objeto **crear e implementar el Programa Nacional de Renovación Vehicular**, orientado al retiro progresivo de vehículos con alta antigüedad, con la finalidad de **modernizar el parque automotor, mejorar la seguridad vial y reducir la contaminación ambiental**, promoviendo especialmente la incorporación de **tecnologías limpias en el transporte público** (artículos 1 y 2). La norma establece su **ámbito de aplicación a los vehículos de uso particular, transporte público de pasajeros y transporte de mercancías**, y dispone la creación del **Programa Nacional de Renovación Vehicular (PNRV)** bajo la rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con participación del

² <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/14090>



Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Economía y Finanzas (artículos 3 y 5). Asimismo, se dispone la implementación del **Registro Nacional de Vehículos Antiguos** para unidades con más de veinte años de antigüedad, articulado con los sistemas de propiedad vehicular, inspecciones técnicas y control de emisiones (artículo 6).

En el ámbito de las medidas de política pública, el proyecto contempla **mecanismos regulatorios, económicos y territoriales** para promover la renovación vehicular, tales como la **facultad de las municipalidades provinciales para establecer zonas de bajas emisiones y restricciones de circulación**, en coordinación con el MTC y el MINAM (artículo 9). Asimismo, se crea el **Bono de Renovación Vehicular** para incentivar la chatarrización certificada y la adquisición de vehículos nuevos o seminuevos, priorizando tecnologías limpias (artículo 10); se prevén **exoneraciones tributarias temporales para vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones** (artículo 11); y se establece un **Fondo de Financiamiento Preferencial administrado por COFIDE** para otorgar créditos blandos a transportistas públicos, pequeños transportistas de carga y MYPES vinculadas a la movilidad sostenible (artículo 12).

Adicionalmente, el proyecto incorpora **mecanismos de control, incentivos institucionales y medidas de apoyo social**, incluyendo la implementación de sistemas de monitoreo de emisiones y control de tránsito por parte de los gobiernos locales (artículo 13), así como la tipificación de **infracciones y sanciones por circular con vehículos prohibidos por antigüedad** (artículo 14). De igual modo, se establecen **incentivos presupuestales para municipalidades que implementen políticas de transporte sostenible** (artículo 15), **subsidios para conductores de bajos ingresos** (artículo 16), y **programas de capacitación y reconversión tecnológica vinculados a la movilidad sostenible** (artículo 17), priorizando además la implementación de **corredores de transporte público eléctrico** (artículo 18). Finalmente, se dispone la **reglamentación de la ley en un plazo de 120 días**, la implementación de un **portal de transparencia del programa**, la realización de **auditorías por la Contraloría General de la República** y las fuentes de financiamiento para su ejecución (Disposiciones Complementarias Finales Primera a Cuarta).

- 3.4 De la revisión del Proyecto de Ley, se evidencia que se propone la creación del **Programa Nacional de Renovación Vehicular**, bajo rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con participación del Ministerio del Ambiente (MINAM) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

Sobre el particular, corresponde señalar que el **artículo 38 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE)** regula los **Programas** y Proyectos Especiales, estableciendo en su **numeral 38.1** que *"son creados, en el ámbito de competencia del Poder Ejecutivo, en un Ministerio o en un Organismo Público, mediante decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros"*. Asimismo, el **numeral 38.2** precisa que se trata de **estructuras funcionales creadas para atender un problema o situación crítica, o implementar una política pública específica, en el ámbito de competencia de la entidad a la que pertenecen**, advirtiéndose que **solo por excepción la creación de un Programa implica la conformación de un órgano o unidad orgánica en una entidad**.

Como se aprecia, si bien la **creación de Programas constituye una competencia exclusiva del Poder Ejecutivo**, mediante decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, del análisis del **Proyecto de Ley** y de su **Exposición de Motivos** no se advierte que la creación del **Programa Nacional de Protección** se sustente en el marco de la **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE)**. En consecuencia, al no efectuarse su creación conforme a las **reglas de organización previstas en la LOPE**, este extremo de la **iniciativa legislativa** resulta **observado**.



Asimismo, considerando que el contenido del **Proyecto de Ley** se encuentra vinculado al **ámbito funcional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Economía y Finanzas**, se recomienda **solicitar su opinión técnica**, a fin de recabar la respectiva **evaluación sectorial**, dentro del marco de sus **competencias**.

- 3.5 Ahora bien, el Proyecto de Ley dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente el **Registro Nacional de Vehículos Antiguos**, de carácter obligatorio para los propietarios de unidades con más de veinte (20) años de antigüedad, articulado con los sistemas de propiedad vehicular, inspecciones técnicas y control de emisiones (artículo 6). Asimismo, establece que las municipalidades provinciales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio del Ambiente, puedan **establecer zonas de bajas emisiones, restricciones horarias y corredores de transporte sostenible**, además de implementar sistemas de monitoreo de emisiones vehiculares y control del cumplimiento de las restricciones de circulación (artículos 9 y 13). Sobre el particular, corresponde advertir que dichas disposiciones configuran **mandatos directos de organización, gestión e implementación de políticas públicas**, cuya determinación específica corresponde al ámbito de dirección y conducción del Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias sectoriales y de la autonomía de los gobiernos locales.

En ese sentido, corresponde señalar que el artículo 23 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N.° 007-2022-JUS, establece que las disposiciones organizativas deben sujetarse a las normas que regulan la **estructura, funcionamiento y organización del Estado**, entre las que se encuentra la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo – LOPE. Conforme a ello, establecer registros administrativos, sistemas de monitoreo ambiental, así como la implementación de programas de capacitación, reconversión tecnológica o promoción de determinadas modalidades de transporte, constituyen materias propias de la **gestión administrativa y conducción sectorial del Poder Ejecutivo**, cuya regulación detallada corresponde ser definida en el marco de las competencias del sector competente y de la normativa reglamentaria correspondiente (artículos 6, 13, 17 y 18).

De igual modo, el Proyecto de Ley prevé el otorgamiento de **incentivos presupuestales a las municipalidades**, así como la implementación de **bonos, subsidios, mecanismos de cofinanciamiento para la renovación vehicular y exoneraciones tributarias**, además de establecer fuentes de financiamiento con cargo al Presupuesto General de la República y otros mecanismos de financiamiento público (artículos 10, 11, 15 y 16; Cuarta Disposición Complementaria Final). Al respecto, corresponde advertir que la introducción de medidas que impliquen **compromisos financieros, subsidios o incentivos con cargo a recursos públicos** requiere una evaluación de su sostenibilidad fiscal y su articulación con los sistemas administrativos del Estado, en particular con el Sistema Nacional de Presupuesto Público y el Sistema Nacional de Tesorería. En ese sentido, el Proyecto de Ley, en los términos propuestos, podría afectar la conducción sectorial y la gestión financiera del Estado, por lo que **se considera necesario solicitar la opinión técnica del Ministerio de Economía y Finanzas y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, a fin de evaluar la viabilidad institucional y presupuestal de las medidas planteadas.

- 3.6 El artículo 12 del Proyecto de Ley propone la creación del **Fondo de Financiamiento Preferencial para Renovación Vehicular**, cuya administración estaría a cargo de COFIDE. Sobre el particular, cabe señalar que, conforme al numeral 31.2 del artículo 31 de los Lineamientos de Organización del Estado, aprobados por Decreto Supremo N.° 054-2018-PCM, los **fondos se crean por ley y carecen de personería jurídica**. Asimismo, de acuerdo con el numeral 30.3 del artículo 30 de la citada norma, las entidades del Poder Ejecutivo que carecen de personería jurídica —tales como programas, proyectos especiales y fondos— **pertenecen a un ministerio u organismo público**. En esa medida, conforme al numeral 4 del artículo 25 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo – LOPE, corresponde a los Ministros de Estado, en su calidad de responsables de la conducción sectorial, **proponer la organización interna de su sector**, lo



que comprende la definición de las instancias y mecanismos institucionales a través de los cuales se implementan políticas públicas.

De otro lado, el numeral 74.1 del artículo 74 del Decreto Legislativo N.º 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, establece que **queda prohibida la creación de fondos u otros mecanismos que conlleven gastos que no se encuentren enmarcados dentro de las disposiciones del citado decreto legislativo**. Asimismo, el numeral 74.2 precisa que dicha prohibición no alcanza a los fondos para pagos en efectivo u otros de similar naturaleza establecidos conforme a las normas del Sistema Nacional de Tesorería.

En ese contexto, considerando que el Proyecto de Ley plantea la creación de un fondo cuya **administración se asigna a COFIDE**, corresponde advertir que dicha medida podría implicar **compromisos financieros y la creación de un mecanismo de financiamiento público**, lo cual requiere evaluar su consistencia con las reglas del Sistema Nacional de Presupuesto Público y con el marco institucional aplicable a dicha entidad. En tal sentido, **se considera necesario recabar la opinión técnica del Ministerio de Economía y Finanzas**, así como de las entidades competentes en materia de financiamiento y gestión financiera del sector público, a fin de evaluar la viabilidad institucional y presupuestal de la medida propuesta.

- 3.7 El artículo 14 del Proyecto de Ley establece que constituye **infracción grave** circular con vehículos prohibidos por antigüedad conforme a las fases previstas en la norma, disponiendo como sanciones la **imposición de una multa equivalente al diez por ciento (10%) de una UIT**, la **retención del vehículo en caso de reincidencia** y el **incremento progresivo de la sanción por reiteración de la conducta infractora** (artículo 14). Sobre el particular, corresponde advertir que la citada disposición incorpora **medidas de naturaleza sancionadora**, por lo que resulta necesario verificar que su contenido se encuentre alineado con el marco jurídico que regula el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración Pública.

En ese sentido, corresponde evaluar su concordancia con lo dispuesto en el **Título IV “Del procedimiento trilateral, del procedimiento sancionador y la actividad administrativa de fiscalización” del Texto Único Ordenado de la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N.º 004-2019-JUS**, en particular respecto de los principios de **legalidad, tipicidad, razonabilidad y proporcionalidad** aplicables al establecimiento de infracciones y sanciones administrativas. En tal sentido, se considera pertinente **solicitar la opinión técnica del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, a fin de que evalúe la consistencia de la disposición propuesta con el marco normativo vigente en materia de procedimiento administrativo sancionador.

- 3.8 La Segunda Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente un **portal público de transparencia** en el que se publique información relativa a los fondos asignados, bonos otorgados, vehículos chatarreados y resultados de reducción de emisiones. Sobre el particular, corresponde advertir que la **publicación y actualización de información pública en los portales de transparencia de las entidades del Estado se encuentra regulada en la Ley N.º 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública**, así como en su normativa de desarrollo, que establece obligaciones generales de transparencia activa aplicables a todas las entidades de la administración pública.

En ese sentido, el **artículo 6-B de la Ley N.º 27806** establece que la **Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información Pública (ANTAIP)** es la entidad encargada de supervisar el cumplimiento de los plazos de actualización de la información pública en los portales de transparencia. En atención a ello, corresponde evaluar la concordancia de la disposición propuesta con el régimen general vigente, a fin de evitar **posibles duplicidades regulatorias o superposición de obligaciones**,



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría de Gestión Pública

Subsecretaría de
Administración Pública

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia*

por lo que corresponde solicitar **la opinión técnica del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, en su calidad de ente rector en la materia.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

- 4.1 El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental", resulta **observado** en atención a los fundamentos expuestos en el presente informe.
- 4.2 Se recomienda que la Oficina General de Asesoría Jurídica de la PCM solicite opinión técnica al Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente y al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, por encontrarse dentro de sus competencias.
- 4.3 De mediar conformidad con lo expresado en el análisis desarrollado, se recomienda remitir el presente informe a la Oficina General de Asesoría Jurídica de la PCM, para los fines correspondientes.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

FREDDY YVAN SAGASTEGUI CRUZ
SUBSECRETARIO I DE LA SUBSECRETARÍA DE ADMINISTRACION PÚBLICA
SUBSECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Centro Nacional
de Planeamiento Estratégico

DIRECCIÓN EJECUTIVA



Firmado digitalmente por DE LA FLOR
SAENZ Luis Enrique FAU
20520594451 soft
Director Ejecutivo
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20.03.2026 13:02:41 -05:00

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

San Isidro, 20 de Marzo del 2026

OFICIO N° 000073-2026-CEPLAN-DE

Señora

MILAGRITOS PILAR PASTOR PAREDES

SECRETARIA DE LA SECRETARÍA DE COORDINACIÓN
PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Ciudad

Asunto: Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR.

Referencia : Oficio N° D000564-2026-PCM-SC

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia, a través del cual se solicita la opinión técnico legal del Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental".

Al respecto, se remite como anexo el Informe N° 000059-2026-CEPLAN-OAJ, emitido por la Oficina de Asesoría Jurídica, a través del cual se emite la opinión institucional.

Atentamente,

(Firmado digitalmente)

Luis Enrique De la Flor Sáenz

Director Ejecutivo

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Centro Nacional
de Planeamiento Estratégico

OFICINA DE ASESORÍA
JURÍDICA



Firmado digitalmente por
VALCARCEL SALDAÑA Juan Julio
FAU 20520594451 soft
Jefe De La Oficina De Asesoría
Jurídica
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20.03.2026 11:45:40 -05:00

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"*

San Isidro, 20 de Marzo del 2026

INFORME N° 000059-2026-CEPLAN-OAJ

A : **LUIS ENRIQUE DE LA FLOR SAENZ**
DIRECTOR EJECUTIVO

De : **JUAN JULIO VALCARCEL SALDAÑA**
JEFE DE LA OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA

Asunto : SE REMITE OPINIÓN TÉCNICO LEGAL DEL PROYECTO DE LEY N°
14090/2025-CR, "LEY QUE CREA EL PROGRAMA NACIONAL DE
RENOVACIÓN VEHICULAR PARA LA MODERNIZACIÓN DEL PARQUE
AUTOMOTOR Y LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL"..

Referencia : a) Proveído N°000719-2026-CEPLAN-DE.
b) Oficio N° D000564-2026-PCM-SC

Fecha Elaboración: San Isidro, 20 de Marzo de 2026

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de informar lo siguiente:

I. BASE NORMATIVA:

- 1.1 Constitución Política del Perú.
- 1.2 Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- 1.3 Decreto Legislativo N° 1088, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- 1.4 Decreto Legislativo N° 1730, que modifica el Decreto Legislativo N° 1088, a fin de fortalecer el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.
- 1.5 Decreto Supremo N° 046-2009-PCM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN.
- 1.6 Decreto Supremo N° 042-2023-PCM, que aprueba la Política General de Gobierno para el presente mandato presidencial.
- 1.7 Decreto Supremo N° 095-2022-PCM, que aprueba el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050.
- 1.8 Decreto Supremo N° 103-2023-PCM, que aprueba la actualización del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050.
- 1.9 Decreto Supremo N° 054-2018-PCM, que aprueba los Lineamientos de Organización del Estado, y modificatorias.
- 1.10 Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales, y modificatorias.
- 1.11 Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 113-2024/CEPLAN/PCD, que aprueba la Guía de Políticas Nacionales.

II. ANTECEDENTES:

- 2.1 Mediante Oficio N° D000564-2026-PCM-SC, la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros solicita al Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN emitir opinión técnico-legal sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

contaminación ambiental". Asimismo, mediante Proveído N° 000719-2026-CEPLAN-DE, la Dirección Ejecutiva traslada dicha solicitud a la Oficina de Asesoría Jurídica para su atención.

- 2.2 En atención a ello, mediante Memorando Múltiple N° 000022-2026-CEPLAN-OAJ, la Oficina de Asesoría Jurídica remitió la propuesta normativa a las Direcciones Nacionales del CEPLAN, a fin de que emitan opinión en el marco de sus competencias. En ese contexto, se elabora el presente Informe, el cual recoge y consolida las recomendaciones formuladas por las unidades orgánicas competentes.

III. **ANÁLISIS:**

Sobre las funciones y competencias del CEPLAN:

- 3.1 Conforme a lo establecido en los artículos 3 y 5 del Decreto Legislativo N° 1088, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN es el organismo técnico especializado que ejerce la rectoría, orientación y coordinación del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN).
- 3.2 En dicho marco, el numeral 3 del artículo 10 del citado Decreto Legislativo establece que el CEPLAN tiene, entre sus funciones, asesorar a las entidades del Estado y a los gobiernos regionales, así como orientar a los gobiernos locales, en la formulación, seguimiento y evaluación de políticas y planes estratégicos, a fin de asegurar su coherencia con los objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.
- 3.3 Asimismo, el numeral 4 del referido artículo dispone que el CEPLAN desarrolla metodologías e instrumentos técnicos orientados a garantizar la consistencia y coherencia del planeamiento estratégico, contribuyendo al desarrollo armónico y sostenido del país.
- 3.4 De igual manera, el numeral 13 establece como función del CEPLAN promover la articulación y armonización de los planes y políticas de desarrollo multisectorial, sectorial y territorial con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.
- 3.5 En concordancia con ello, el artículo 14 de la Directiva General de Planeamiento Estratégico del SINAPLAN, aprobada mediante Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 00021-2024/CEPLAN/PCD, establece los instrumentos del planeamiento estratégico, entre los que se encuentran el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, las políticas nacionales, los planes estratégicos sectoriales, multisectoriales e institucionales, así como los planes operativos institucionales, los cuales se formulan bajo metodologías definidas por el CEPLAN.
- 3.6 En ese sentido, las competencias del CEPLAN, así como las de las entidades del Poder Ejecutivo, deben ejercerse conforme a lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, en observancia del principio de legalidad, según el cual las autoridades ejercen sus funciones dentro de las facultades que les han sido conferidas por el ordenamiento jurídico.
- 3.7 Asimismo, en virtud del principio de organización e integración, las entidades del Poder Ejecutivo deben actuar evitando la duplicidad y superposición de funciones.
- 3.8 De igual modo, el principio de competencia establece que las entidades ejercen sus funciones sin asumir aquellas que correspondan a otros niveles de gobierno.
- 3.9 En consecuencia, las entidades públicas deben ejercer sus competencias en el marco de sus funciones legalmente asignadas, garantizando la coherencia, articulación y eficiencia en la actuación del Estado.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental":

- 3.10 El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR tiene por objeto crear e implementar el Programa Nacional de Renovación Vehicular, orientado al retiro progresivo de vehículos con alta antigüedad, promoviendo un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible, con prioridad en el transporte público.
- 3.11 Asimismo, el artículo 2 del citado proyecto establece como finalidades: i) reducir la contaminación del aire generada por el transporte terrestre; ii) mejorar la seguridad vial mediante la reducción de vehículos con baja condición técnica; iii) promover la modernización del parque automotor con tecnologías limpias; y iv) incentivar la transición del transporte público hacia vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones.
- 3.12 Al respecto, la Exposición de Motivos del proyecto de ley señala que la propuesta no generaría duplicidad regulatoria ni afectaría competencias institucionales.
- 3.13 No obstante, se advierte que la propuesta normativa podría generar duplicidad de esfuerzos del Estado respecto de intervenciones ya existentes, particularmente en el marco de:
- Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030, aprobada mediante Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, en donde se establece el siguiente servicio:

Servicio S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes.

- El programa surge de la necesidad de reemplazar del mercado vehicular a los vehículos que ya no están aptos para prestar el servicio de transporte debido a su antigüedad o funcionalidad. Con ello, se reduce la siniestralidad vial asociada con este tipo de vehículos, además de contribuir a la renovación del parque vehicular y con el cuidado del medio ambiente. De acuerdo con los decretos "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo" DS 05-2021-MTC y el "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que Establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares" DS 16-2021-MTC, existen dos tipos de chatarreo: el voluntario, cuando el proceso se realiza por iniciativa del propietario del vehículo mediante el programa de chatarreo por bonos, y, también el obligatorio, el cual se da cuando el chatarreo se realiza en vehículos que fueron abandonados por sus propietarios en depósitos de entidades estatales por acumulación de multas y otras sanciones.
- Estos programas consistirán en retirar los vehículos con ciertas características (antigüedad, externalidades negativas) que se encuentran prestando servicios de transporte de carga y pasajeros o establecer planes para la renovación de vehículos particulares. La mejora de este servicio consiste en el recojo de los vehículos de personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes para su traslado a la planta de chatarreo.
- Esta acción permitirá el reordenamiento de transporte y satisfacer las necesidades de los transportistas y la población en general, sin afectar social ni económicamente a los involucrados en el marco de contribuir al desarrollo de sostenible de la sociedad mediante el mejoramiento de la calidad del aire y ruido de la ciudad.
- Asimismo, el Programa de Chatarreo permitirá priorizar la recuperación y la valorización material y energética de los residuos (reutilización, reciclaje, coprocesamiento, entre otros)

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

siempre que se garantice la protección de la salud y del ambiente de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.

- Este servicio será ejecutado por la Dirección de Circulación Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la identificación y recopilación de reportes de unidades en calidad de abandono; la revisión del número de identificación por reporte de robo y la entrega de notificaciones a los posibles dueños, luego de un tiempo determinado de haber enviado las notificaciones, el retiro y traslado del vehículo al depósito.
- Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, en donde se establece el siguiente servicio:

Servicio 1.2.2 Servicios de transporte urbano ambientalmente sostenibles.

- La movilidad de las personas en los sistemas de transportes de las ciudades debe realizarse por modos de transportes que ocasionen impactos mínimos en el medio ambiente
- 3.14 En ese sentido, ambas políticas ya prevén intervenciones orientadas a la renovación del parque automotor y la reducción de impactos ambientales, lo que evidencia una posible superposición de iniciativas estatales.
- 3.15 Por otro lado, la Exposición de Motivos del proyecto de ley señala que la propuesta se encuentra alineada con los objetivos nacionales en materia de transporte sostenible y protección ambiental; sin embargo, de la revisión del proyecto y su exposición de motivos, no se advierte dicho alineamiento con los Objetivos Nacionales establecidos en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050, aprobado mediante Decreto Supremo N° 095-2022-PCM y actualizado mediante Decreto Supremo N° 103-2023-PCM.
- 3.16 Asimismo, se observa que el proyecto de ley carece de sustento técnico basado en evidencia (información estadística, estudios o análisis técnicos), pese a que su implementación implicaría el uso de recursos públicos, conforme a lo señalado en su Cuarta Disposición Complementaria Final.
- 3.17 Sin perjuicio de lo señalado, se formulan los siguientes comentarios:
- Resulta necesario que cualquier iniciativa de esta naturaleza se articule con los instrumentos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.
 - En ese marco, el CEPLAN orienta y asesora a las entidades del Estado en la formulación de políticas y planes estratégicos, a fin de asegurar su coherencia con los objetivos de desarrollo nacional, conforme al Decreto Legislativo N° 1088.
 - Asimismo, el Decreto Legislativo N° 1730 refuerza la articulación entre el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y los demás sistemas administrativos y funcionales del Estado.
 - En ese contexto, las intervenciones de alcance nacional que impliquen programas públicos, incentivos económicos o medidas regulatorias deben diseñarse con adecuada articulación intersectorial e intergubernamental, en concordancia con los instrumentos de planeamiento estratégico.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

- 4.1 De acuerdo con el análisis efectuado, el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

reducción de la contaminación ambiental", no resulta viable, si bien aborda una problemática pública relevante, toda vez que:

- i) genera duplicidad de intervenciones estatales ya existentes en el marco de políticas nacionales vigentes;
 - ii) no acredita alineamiento estratégico con los Objetivos Nacionales del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050; y
 - iii) carece de sustento técnico basado en evidencia que justifique su implementación, especialmente considerando que se financiaría, entre otros, con recursos del Presupuesto General de la República.
- 4.2 Sin perjuicio de lo señalado, se considera que cualquier intervención orientada a la renovación del parque automotor debe ser formulada en articulación con las políticas nacionales vigentes y los instrumentos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, así como con los mecanismos de coordinación intersectorial e intergubernamental correspondientes, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1088 y sus modificatorias.
- 4.3 Se recomienda dar respuesta al Oficio N° D000564-2026-PCM-SC, remitiendo el presente informe a la Secretaría de Coordinación de la Presidencia de Consejo de Ministros.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente

JUAN JULIO VALCARCEL SALDAÑA
JEFE DE LA OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Secretaría de Coordinación



Firmado digitalmente por PASTOR
PAREDES Milagritos Pilar FAU
2016899926 soft
Cargo: Secretaria De La Secretaria
De Coordinación
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10.03.2026 11:24:22 -05:00

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Miraflores, 10 de Marzo del 2026

OFICIO MULTIPLE N° D000221-2026-PCM-SC

Señores (as):

DESTINATARIO MÚLTIPLE SEGÚN LISTADO ANEXO N° 01

Presente.-

Asunto : Solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR.

Referencia : a) Oficio N° 1195-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
b) Memorando N° D000603-2026-PCM-OGAJ
Expediente 2025-0023010

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia a), a través del cual la Presidencia Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicita opinión técnico legal del Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, "Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental".

Al respecto, de acuerdo al documento de la referencia b), debido a la materia regulada por el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, corresponde a su representada emitir opinión en el marco de sus competencias.

En relación al párrafo anterior, se solicita que, emitida la opinión sectorial, ésta sea remitida directamente a la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, con copia a la Presidencia del Consejo de Ministros.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

MILAGRITOS PILAR PASTOR PAREDES
SECRETARIA DE LA SECRETARÍA DE COORDINACIÓN
PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

MPPP/pvdc

EXPEDIENTE: «2026-0023010»



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Presidencia del Consejo de Ministros, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:

Url: <https://sgdc Ciudadano.pcm.gob.pe/register/verifica>

Código de Verificación: 0163 6968 5632 8431



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Secretaría de Coordinación

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

ANEXO N° 01
DESTINATARIOS DEL OFICIO MULTIPLE

ROSARIO RIOFRÍO ESPINOZA

Secretaria General
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

CELSO ALFREDO SAAVEDRA SOBRADOS

Secretario General
MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

CLAUDIA MARÍA PATRICIA SUÁREZ ALBURQUEQUE

Secretaria General
MINISTERIO DEL AMBIENTE

TERESA ANGÉLICA VELASQUÉZ BRACAMONTE

Secretaria General
MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO

ROCÍO ESPINO GOYCOCHEA

Secretaria General
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

EXPEDIENTE: «2026-0023010»



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Presidencia del Consejo de Ministros, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:

Url: <https://sgdcudadano.pcm.gob.pe/register/verifica>

Código de Verificación: 0163 6968 5632 8431