

**INFORME N° 001-2026-AAP/GATRS**

**A** : Gerencia General  
**De** : Gerencia de Asuntos Técnicos, Regulatorios y de Sostenibilidad  
**Asunto** : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/202-CR, que propone la “Creación del programa nacional de renovación vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental”.  
**Fecha** : Lima, 31 de marzo de 2026

---

Es grato dirigirme a usted, a fin de emitir oopinión sobre el Proyecto de Ley N° 14090/202-CR, que propone la “Creación del programa nacional de renovación vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental”.

**I. ANTECEDENTE SITUACIONAL Y DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY N° 14090/2025-CR**

- 1.1 El Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, denominado “Ley que crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental”, presentado por el Congresista de la República Jorge Carlos Montoya Manrique, integrante del Grupo Parlamentario Honor y Democracia, fue presentada el 27 de febrero de 2026, fecha que consta en el texto del proyecto remitido al Congreso, siendo el 2 de marzo de 2026 derivado para su estudio y dictamen a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, así como a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, en el marco del procedimiento legislativo ordinario.
- 1.2 Desde el punto de vista de su contenido, el Proyecto de Ley propone la creación de un Programa Nacional de Renovación Vehicular (PNRV) bajo la rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con participación del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Economía y Finanzas, orientado al retiro progresivo de vehículos con alta antigüedad y a la promoción de un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible.
- 1.3 En la Exposición de Motivos se sustenta la iniciativa en la problemática estructural del parque automotor peruano, caracterizado por una alta antigüedad, especialmente en el transporte público y de carga, lo cual genera impactos negativos en la calidad del aire, la seguridad vial y la eficiencia del transporte. Asimismo, se señala que la obsolescencia vehicular constituye un problema de naturaleza ambiental, sanitaria, económica y social, que justificaría la intervención del Estado mediante un esquema de renovación progresiva.
- 1.4 El proyecto también se enmarca en el reconocimiento del derecho constitucional a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado, así como en la necesidad de reducir las emisiones contaminantes, mejorar la seguridad vial y promover la transición hacia tecnologías limpias, incluyendo vehículos eléctricos, híbridos y de bajas emisiones. En ese contexto, la propuesta incorpora un conjunto de instrumentos que combinan restricciones progresivas a la circulación, incentivos económicos (bonos, beneficios tributarios), financiamiento preferencial y medidas de promoción tecnológica.
- 1.5 Cabe indicar que, ningún mercado de electromovilidad a nivel global se ha generado por sí solo, sino con una alta intervención del estado, razón por la cual es de vital importancia impulsar las condiciones habilitantes (nuevo marco normativo) y el establecimiento de incentivos operativos y tributarios.

**II. ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY 14090**

Al respecto, nuestro gremio reconoce la importancia de impulsar una política pública orientada a la renovación del parque automotor como herramienta clave para mejorar la calidad del aire, fortalecer la seguridad vial y avanzar hacia una movilidad más sostenible. No obstante, consideramos que este objetivo requiere ser abordado de manera integral y articulada con el marco normativo vigente, priorizando la incorporación progresiva de tecnologías limpias y de cero emisiones -como vehículos eléctricos, híbridos y a gas natural vehicular (GNV)- a través de incentivos adecuados y mecanismos eficaces de implementación. Por ello, y con el propósito de fortalecer la iniciativa y asegurar su coherencia técnica y normativa, alcanzamos a su Despacho las siguientes precisiones para su

evaluación:

**Comentario al artículo 2 (Finalidad):**

- 2.1 El artículo 2 del Proyecto de Ley establece la finalidad de la norma; sin embargo, su redacción actual presenta conceptos generales que requieren mayor precisión, a efectos de garantizar una adecuada aplicación normativa y evitar interpretaciones discrecionales.
- 2.2 En un primer término, se incorpora el concepto de “vehículos con baja condición técnica” sin definir su alcance. Este término resulta indeterminado, toda vez que no establece criterios objetivos que permitan identificar cuándo un vehículo se encuentra en dicha condición. En ese sentido, corresponde precisar que la condición técnica de un vehículo debe evaluarse en función de variables verificables, tales como su antigüedad, el estado de sus componentes estructurales y mecánicos (frenos, dirección, suspensión, sistema de emisiones, entre otros), así como los resultados obtenidos en las inspecciones técnicas vehiculares. Asimismo, la antigüedad vehicular constituye un factor relevante, ya que, está asociada a la fatiga de materiales y al deterioro progresivo de los componentes, lo cual incide directamente en la seguridad vial y el desempeño ambiental del vehículo.
- 2.3 En segundo término, el literal referido a la “modernización del parque automotor con tecnologías limpias” debe ser precisado, a fin de alinearlo con las políticas públicas vigentes en materia de sostenibilidad y electromovilidad; por lo que, resulta recomendable incorporar expresamente el concepto de vehículos de “cero emisiones”, con el objeto de promover no solo tecnologías de transición (como híbridos o GNV), sino también tecnologías finales (como vehículos eléctricos), en concordancia con las tendencias internacionales y los compromisos ambientales asumidos por el país.
- 2.4 Asimismo, el Proyecto de Ley no incluye a los vehículos solares y con tecnología Euro 6, debiendo tener presente que la norma Euro 6 establece límites muy restrictivos para los niveles de emisiones de gases de los vehículos automotores, los mismos que se cumplen mediante avanzados sistemas de control de emisiones que permiten reducir del 85% al 100% del Material Particulado mediante los Filtros Activos de Partículas (FAP) y hasta el 98% de las emisiones de Óxidos de Nitrógeno (NOx), mediante el sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR), además de importantes reducciones en otros contaminantes vehiculares.
- 2.5 Del mismo modo, el literal referido al incentivo de la transición del transporte público requiere una precisión conceptual, a fin de que se entienda como parte de un proceso de transición energética progresiva hacia sistemas de transporte basados en tecnologías limpias y de cero emisiones, priorizando aquellos segmentos de mayor impacto ambiental, como el transporte público urbano.
- 2.6 En ese sentido, se propone mejorar la redacción del artículo 2 conforme al siguiente texto:

***“Artículo 2.- Finalidad***

*La presente ley tiene como finalidad:*

- a) Reducir la contaminación del aire generada por el transporte terrestre, mediante la disminución progresiva de emisiones contaminantes locales y de Gases de Efecto Invernadero (GEI), así como contribuir a la mejora de la eficiencia energética, la sostenibilidad del sistema de transporte terrestre de personas y del transporte de carga.*
- b) Mejorar la seguridad vial mediante la reducción progresiva de vehículos con baja condición técnica, determinada por la antigüedad del vehículo y el estado de sus componentes, asociados al desgaste y fatiga de materiales, conforme a los resultados de las inspecciones técnicas vehiculares.*
- c) Promover la modernización del parque automotor mediante la incorporación progresiva de vehículos con tecnologías limpias y de cero emisiones, tales como vehículos eléctricos, híbridos, a gas natural vehicular (GNV) u otros de bajas emisiones, conforme a la normativa vigente.*
- d) Incentivar la transición energética del transporte, especialmente del transporte público, hacia sistemas de movilidad basados en tecnologías limpias y de cero emisiones, en concordancia con las políticas nacionales de sostenibilidad y movilidad urbana.”*

**Comentario a los artículos 3 y 4 (Ámbito de aplicación y definiciones):**

- 2.7 Los artículos 3 y 4 del Proyecto de Ley establecen, respectivamente, el ámbito de aplicación y las

definiciones aplicables; sin embargo, su redacción actual presenta oportunidades de mejora desde el punto de vista regulatorio.

- 2.8 El artículo 3 clasifica el ámbito de aplicación en función del uso del vehículo (particular, transporte público y carga), lo cual no resulta determinante para los objetivos del Proyecto de Ley, orientados a la reducción de emisiones y la modernización del parque automotor. En efecto, el impacto ambiental y energético del parque vehicular no depende del uso declarado del vehículo, sino de su tecnología de propulsión, su nivel de emisiones y su desempeño ambiental. En ese sentido, mantener una clasificación por uso podría generar distorsiones en la aplicación de la norma y limitar su eficacia.
- 2.9 Asimismo, la incorporación de excepciones en función de categorías específicas (vehículos históricos, militares, etc.) introduce un nivel de detalle que podría ser regulado a nivel reglamentario, sin necesidad de incorporarse en la ley, lo cual permitiría mayor flexibilidad normativa.
- 2.10 De igual modo, el artículo 4 presenta definiciones que requieren ser precisadas y armonizadas con el marco normativo vigente. En particular:
- La definición de “vehículo antiguo” está basada en el año de fabricación, definición que no constituye una característica registrable vehicular, además que no forma parte del Reglamento Nacional de Vehículos, dado que ha sido reemplazado por la definición de Año Modelo, el mismo que viene dado por el décimo carácter del VIN del vehículo.
  - La definición de “chatarización” debe alinearse con lo establecido en el Decreto de Urgencia N° 029, a fin de garantizar coherencia normativa y seguridad jurídica, el mismo que define el proceso de “Chatarreo” como el proceso integral de desintegración vehicular.
  - La definición de “tecnologías limpias” resulta genérica e insuficiente, ya que no distingue entre vehículos cero emisiones y vehículos limpios o de bajas emisiones, lo cual es fundamental para efectos de política pública, incentivos y transición energética.
- 2.11 En atención a ello, resulta adecuado unificar ambos artículos en una disposición única que regule el alcance de la ley y establezca definiciones claras, basadas en la clasificación tecnológica de los vehículos y en los estándares internacionales de emisiones. Por lo que, proponemos la siguiente redacción:

**“Artículo 3.- Ámbito de aplicación**

*Las disposiciones de la presente ley se aplican a todos los vehículos automotores de las categorías L, M y N, conforme a la Clasificación Vehicular del Reglamento Nacional de Vehículos, orientándose a la promoción de la renovación del parque automotor mediante la incorporación progresiva de vehículos limpios y de cero emisiones.”*

**“Artículo 4.- Definiciones**

*Para efectos de la presente ley, se consideran las siguientes definiciones:*

- 4.1 Vehículos cero emisiones:** *Conformados por los Vehículos Eléctricos a Baterías (BEV), Vehículos Eléctricos a Pila de Combustible (FCEV) y los Vehículo Eléctricos a Energía Solar (SEEV), conforme a las definiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.*
- 4.2 Vehículos limpios (bajas emisiones):** *Conformados por los Vehículos Híbridos Enchufables (PHEV), Vehículos Híbridos No Enchufables (HEV), Vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV) y los Vehículos con estándar mínimo de emisiones Euro 6 o equivalente, conforme a las definiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos*
- 4.3 Vehículo antiguo:** *Vehículo con más de veinte (20) años, contados a partir de su Año Modelo, lo cual constituye un indicador referencial asociado al desgaste de sus componentes y a la fatiga de materiales.*
- 4.4 Chatarreo:** *Proceso llevado a cabo por una Entidad de Chatarreo autorizada, que consiste en desguazar, deshacer y desintegrar físicamente un vehículo, así como destruir todos sus componentes hasta convertirlo en chatarra, conforme a la normativa vigente.”*

**Comentario al artículo 8: (Fases de implementación)**

Recomendamos actualizar el periodo de temporalidad para el retiro progresivo y restricción de circulación, actualizando los años de aplicación de cada una de las fases en los términos siguientes:

- Primera fase (2027 – 2029)
- Segunda fase (2030 – 2032)
- Tercera fase (2033 en adelante)

**Comentario al artículo 10: (Bono de Renovación Vehicular)**

- 2.12 Dicho artículo propone la creación de un Bono de Renovación Vehicular a favor de los propietarios que retiren vehículos antiguos mediante el proceso de chatarreo certificada. Si bien la finalidad del artículo resulta positiva, su redacción actual presenta debilidades técnicas y de diseño, en tanto regula el bono de manera aislada, sin integrarlo al marco normativo vigente sobre chatarreo vehicular, particularmente al Decreto de Urgencia N° 029-2019 y a la Metodología para el Cálculo del Incentivo de los Programas de Chatarreo, aprobada por la Resolución Directoral N° 003-2025-MTC/18. Esta metodología constituye hoy el principal instrumento técnico del sector transportes para determinar incentivos económicos objetivos, diferenciados y sostenibles en materia de renovación vehicular.
- 2.13 En efecto, la política pública de renovación vehicular no debe sustentarse en un subsidio general o declarativo, sino en un esquema integral de aplicación de incentivos directos (Bonos) con un retiro efectivo del vehículo antiguo, además de una sustitución tecnológica por un vehículo limpio o cero emisiones, que garantice un impacto real sobre la reducción del parque vehicular obsoleto, altamente contaminante e inseguro. Desde esa lógica, el bono de renovación debe formar parte de los Programas de Chatarreo, estar condicionado a la destrucción efectiva del vehículo por una entidad de chatarreo autorizada y aplicarse en forma progresiva, priorizando las unidades con mayor antigüedad y mayor impacto negativo en seguridad vial y medio ambiente. Este enfoque ya ha sido validado técnicamente por el propio sector transporte, en especial para la renovación de flotas habilitadas al servicio de transporte urbano en Lima y Callao, donde se ha identificado la necesidad de iniciar con fases escalonadas, focalizando primero a los vehículos de más de veinte años, por ser los de mayor afectación ambiental, operativa y de seguridad.
- 2.14 Asimismo, corresponde que el diseño del bono se vincule directamente con la promoción de vehículos limpios y de cero emisiones, de modo que el incentivo no solo permita retirar vehículos antiguos, sino que promueva su reemplazo por tecnologías con mayor beneficio ambiental y energético. En tal sentido, la priorización de vehículos eléctricos, híbridos y a gas natural vehicular debe incorporarse como criterio legal expreso, así como la posibilidad de articular el programa con financiamiento público, fondos climáticos y cooperación internacional, en línea con una estrategia nacional de transporte sostenible.
- 2.15 Por lo expuesto, se recomienda reformular el artículo 10, a fin de integrarlo expresamente al régimen de chatarreo vigente, asegurando que el bono constituya una herramienta efectiva de modernización estructural del parque automotor. Además, el texto referido en dicho artículo debe contener la precisión acorde a la clasificación de los vehículos limpios y cero emisiones establecidos en el artículo 4 del Proyecto de Ley. En ese sentido, se propone la siguiente redacción:

***“Artículo 10.- Bono de Renovación Vehicular***

- 10.1 *El Estado otorga un Bono de Renovación Vehicular a favor de los propietarios que retiren definitivamente de circulación vehículos antiguos mediante el proceso de chatarreo certificado, en el marco de los Programas de Chatarreo aprobados conforme a lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019 y su reglamento.*
- 10.2 *El Bono de Renovación Vehicular constituye un incentivo económico orientado a promover la sustitución progresiva de vehículos antiguos, inseguros y altamente contaminantes por vehículos limpios y de cero emisiones, priorizando la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos y a gas natural vehicular.*
- 10.3 *La implementación del bono se desarrolla de manera progresiva y focalizada, priorizando las unidades con mayor antigüedad, mayor impacto negativo en seguridad vial y mayor nivel de emisiones contaminantes, de acuerdo con criterios técnicos y económicos establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*
- 10.4 *El monto del bono debe determinarse conforme a la Metodología para el Cálculo del Incentivo de los Programas de Chatarreo, aprobada por la autoridad competente, considerando la antigüedad y categoría del vehículo a chatarrear.*
- 10.5 *Las entidades públicas, en el marco de sus competencias, incorporan mecanismos adecuados para promover la Renovación Vehicular, priorizando los vehículos limpios y cero emisiones, considerando el retiro de vehículos antiguos mediante los Programas de Chatarreo que se aprueben en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia 029-2019. El Ministerio de Economía y Finanzas asigna partidas presupuestales para los*

*Programas de Chatarreo que impulsen la renovación del parque automotor con vehículos limpios y cero emisiones, debiendo cada autoridad competente realizar el seguimiento de los programas que se implementen, cuantificando los resultados obtenidos con la finalidad que el chatarreo constituya un mecanismo sostenible del parque automotor.*

10.6 *El reglamento establece los requisitos, montos, mecanismos de entrega, fuentes de financiamiento y criterios de priorización del Bono de Renovación Vehicular.”*

### **Comentario al artículo 11: (Incentivos tributarios)**

- 2.16 En atención a los incentivos tributarios, se debe señalar que el esquema planteado en el Proyecto de Ley resulta genérico y limitado, al establecer reducciones parciales sin diferenciar adecuadamente entre tecnologías ni generar señales económicas claras.
- 2.17 Se debe precisar que, mediante Decreto Supremo N° 095-2018-EF se modificó el Literal A del Nuevo Apéndice IV del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF, dejando inafectos del ISC a los vehículos nuevos híbridos, a gas y eléctricos, razón por la cual no corresponde generar una exoneración del ISC a los vehículos eléctricos, dado que, de acuerdo al marco legal vigente, están inafectos de dicha carga tributaria.
- 2.18 Respecto de la reducción temporal del Impuesto General a las Ventas-IGV para los vehículos eléctricos e híbridos, consideramos que es una medida acertada dado que actualmente más del 35% del precio de venta de los mismos, corresponde a las baterías por los altos costos del Litio, razón por la cual, muchos países han establecido políticas tributarias que permiten reducir esta diferencia y acercar o igualar su precio al de un vehículo convencional.
- 2.19 Se recomienda sustituirlo por un régimen escalonado de incentivos tributarios, alineado con estándares internacionales, que priorice las tecnologías de cero emisiones. En ese sentido, corresponde incorporar una estructura como la siguiente:
- IGV 0% para vehículos eléctricos y cargadores por 10 años.
  - IGV 0% para híbridos enchufables por 5 años y reducción progresiva posterior.
  - IGV reducido para híbridos no enchufables y GNV.
  - Deducción de gastos operativos e incentivos en Impuesto a la Renta.
  - Régimen de depreciación acelerada.
- 2.20 Dicho enfoque permite generar señales claras de transición energética y mayor predictibilidad para el mercado, en razón a ello, postulamos una mejora normativa de dicho artículo, para consideración:

#### ***“Artículo 11. Reducción temporal del Impuesto General a las Ventas (IGV)***

*11.1 Otórgase el beneficio de reducción de la tasa del IGV aplicable a la venta en el territorio nacional de los vehículos eléctricos nuevos y cargadores de vehículos eléctricos a 0% por el plazo de diez (10) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley. Este beneficio incluye al Impuesto de Promoción Municipal.*

*11.2 Otórgase el beneficio de reducción de la tasa del IGV aplicable a la venta en el territorio nacional de los vehículos híbridos enchufables nuevos a 0% por el plazo de cinco (5), contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley. Durante los siguientes cinco años (05), se otorga el beneficio de reducción del 50% de la tasa del Impuesto General a las Ventas a este tipo de vehículos. Este beneficio incluye al Impuesto de Promoción Municipal*

*11.3 Otórgase el beneficio de reducción de la tasa del IGV aplicable a la venta en el territorio nacional de los vehículos híbridos no enchufables y a gas natural vehicular nuevos del 50% por el plazo de cinco (5), contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley. Este beneficio incluye al Impuesto de Promoción Municipal*

*11.4 Las partidas arancelarias de los vehículos eléctricos, híbridos y a gas natural vehicular que comprende la presente Ley, deben ser detalladas a través de normas reglamentarias emitidas por el Ministerio de Economía y Finanzas.”*

### **Comentario al artículo 12: (Financiamiento preferencial)**

- 2.21 Si bien se reconoce como una medida positiva la creación de un Fondo de Financiamiento Preferencial administrado por COFIDE, en tanto introduce un instrumento financiero orientado a

facilitar el acceso a capital para la renovación del parque automotor, el diseño regulatorio requiere mayor precisión técnica en cuanto a su articulación con los instrumentos normativos vigentes, así como en la definición de sus mecanismos operativos, criterios de elegibilidad y condiciones de financiamiento.

- 2.22 Cabe indicar que, COFIDE, a través del MINEM y el programa Ahorro GNV, financia la conversión de vehículos a gas natural (GNV), impulsando la renovación del parque automotor, a través de la promoción del uso de combustibles limpios. Sin embargo, resulta indispensable que el fondo no opere como un mecanismo aislado de crédito, sino como parte de una política pública integral de renovación vehicular, debiendo articularse de manera directa con los Programas de Chatarreo regulados por el Decreto de Urgencia N° 029-2019, de modo que el financiamiento contribuya efectivamente a la sustitución del parque automotor antiguo y no únicamente a la adquisición incremental de vehículos. Esta vinculación permitirá asegurar que el crédito esté condicionado al retiro efectivo de unidades obsoletas, generando un impacto real en la reducción de emisiones, mejora de la seguridad vial y eficiencia del sistema de transporte.
- 2.23 Asimismo, el financiamiento preferencial debe orientarse prioritariamente a la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos y a gas natural vehicular, incorporando condiciones diferenciadas (tasas, plazos, garantías) en función del nivel de reducción de emisiones y eficiencia energética de la tecnología financiada. Esta diferenciación resulta clave para alinear el instrumento financiero con los objetivos de transición energética y descarbonización del transporte.
- 2.24 De igual forma, se recomienda incorporar de manera expresa el financiamiento para el desarrollo de infraestructura de carga y abastecimiento energético, particularmente estaciones de carga eléctrica, infraestructura de soporte y adecuaciones operativas necesarias para la implementación de flotas limpias. La experiencia internacional demuestra que la adopción de tecnologías limpias depende no solo del acceso a vehículos, sino también de la disponibilidad de infraestructura habilitante.
- 2.25 Adicionalmente, el diseño del fondo debe contemplar mecanismos operativos claros, tales como: esquemas de cofinanciamiento, garantías parciales del Estado, líneas de crédito específicas por segmento (transporte público, carga urbana, MYPES), y la posibilidad de apalancamiento con recursos de la banca multilateral, fondos climáticos internacionales y financiamiento verde. Ello permitirá ampliar la cobertura del programa y mejorar su sostenibilidad financiera.
- 2.26 Considerando lo señalado, se recomienda que la aplicación del financiamiento preferencial priorice los segmentos de transporte público de personas y transporte de carga, en tanto concentran los mayores niveles de externalidades negativas en términos de emisiones, congestión y seguridad vial. La focalización en estos segmentos permitirá maximizar el impacto ambiental y social del instrumento, contribuyendo de manera efectiva a la modernización del sistema de transporte y a la mejora de la calidad del aire en las principales ciudades del país.
- 2.27 En consecuencia, se sugiere reformular el artículo 12, a fin de establecer un marco de financiamiento articulado, focalizado y técnicamente consistente con los objetivos de renovación vehicular, electromovilidad y sostenibilidad ambiental.

**“Artículo 12.- Fondo de Financiamiento Preferencial para la Renovación Vehicular**

- 12.1 *Créase el Fondo de Financiamiento Preferencial para la Renovación Vehicular, administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE), destinado a facilitar el acceso a financiamiento para la sustitución progresiva del parque automotor antiguo por vehículos limpios y de cero emisiones. COFIDE queda facultada para la aprobación de los procedimientos necesarios para su correcta administración*
- 12.2 *El financiamiento otorgado en el marco del presente artículo se encuentra articulado obligatoriamente con los Programas de Chatarreo implementados conforme a lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019 y su reglamento, estando condicionado al retiro definitivo de circulación de vehículos antiguos mediante el chatarreo vehicular certificado.*
- 12.3 *El fondo prioriza el financiamiento de:*
  - a) *La adquisición de vehículos limpios y cero emisiones, mediante la asignación de bonos o subsidio directo al precio de venta final del mismo.*
  - b) *El desarrollo e implementación de la infraestructura de carga eléctrica y abastecimiento energético.*
  - c) *La reconversión tecnológica de flotas vehiculares, conforme a la normativa vigente.*

- d) *Programas piloto de chatarreo de vehículos convencionales y su reemplazo con vehículos limpios y cero emisiones.*
- 12.4 *El financiamiento preferencial se otorga bajo condiciones diferenciadas de tasa, plazo y garantías, en función del nivel de eficiencia energética, reducción de emisiones y tecnología del vehículo financiado.*
- 12.5 *El fondo prioriza su aplicación en los segmentos de transporte público de personas, transporte de carga y MYPEs vinculadas al servicio de transporte, en atención a su mayor impacto en la reducción de emisiones contaminantes y mejora de la calidad del aire.*
- 12.6 *COFIDE puede estructurar mecanismos de financiamiento complementario, incluyendo esquemas de cofinanciamiento, garantías parciales del Estado, líneas de crédito especializadas y la canalización de recursos provenientes de organismos multilaterales, fondos climáticos internacionales y financiamiento verde.*
- 12.7 *El reglamento establece los criterios de elegibilidad, condiciones de financiamiento, mecanismos de asignación de recursos y demás disposiciones necesarias para la implementación del presente artículo.”*

### **Comentario al artículo 17 (Programas de capacitación y reconversión tecnológica)**

- 2.28 El artículo 17 del Proyecto de Ley establece la implementación de programas de capacitación vinculados al uso, mantenimiento y conversión tecnológica de vehículos; sin embargo, su redacción resulta excesivamente general y declarativa, careciendo de desarrollo, enfoque sistémico y mecanismos concretos de implementación.
- 2.29 En efecto, la transición hacia tecnologías limpias y de cero emisiones no solo requiere capacitación básica, sino la consolidación de un ecosistema de innovación, desarrollo productivo, formación técnica especializada e infraestructura tecnológica, que permita sostener en el tiempo la adopción de la electromovilidad en el país. Por ello, limitar el alcance de la norma a programas de capacitación genéricos no resulta suficiente para atender los desafíos estructurales asociados a la modernización del parque automotor.
- 2.30 Asimismo, la propuesta no articula la capacitación con el desarrollo de capacidades industriales, la investigación aplicada, la gestión del ciclo de vida de las baterías, la certificación técnica de talleres especializados ni la formación de recursos humanos en toda la cadena de valor de la electromovilidad. Estos elementos son fundamentales para garantizar la sostenibilidad técnica, económica y ambiental del proceso de transición.
- 2.31 Por otro lado, se advierte la ausencia de una participación clara del sector productivo, en particular del Ministerio de la Producción, como ente rector en materia de innovación, desarrollo industrial y promoción tecnológica, lo cual limita el alcance estratégico de la disposición.
- 2.32 En ese sentido, se recomienda reformular integralmente el artículo 17, sustituyendo el enfoque declarativo por un esquema normativo más robusto, que integre la capacitación con la investigación, la innovación, el desarrollo industrial y la formación de capacidades técnicas especializadas. Para lo cual, se propone la siguiente redacción:

#### **“Artículo 17. Fomento de la investigación y la innovación de vehículos eléctricos e híbridos**

- 17.1 *El Ministerio de la Producción promueve la investigación, el desarrollo y la innovación, a través de la creación de programas concursables y proyectos específicos que permitan el desarrollo tecnológico y la mejora continua de los vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de carga. Estos programas se encuentran vinculadas principalmente a:*
- a. La oferta de servicios de asesorías, apoyo al desarrollo tecnológico e innovación de las empresas nacionales.*
  - b. La creación de industria nacional para la fabricación y/o ensamblaje de vehículos eléctricos e híbridos, sus baterías y los paquetes de cables conductores de cobre que utilizan.*
  - c. El desarrollo de tecnologías para mejorar el almacenamiento de las baterías, su densidad energética, su capacidad de carga, el control de temperatura en ciclos de carga, entre otros.*
  - d. El desarrollo de nuevas tecnologías de almacenamiento y fabricación de baterías.*
  - e. El desarrollo de industrias de electrónica avanzada (controladores, sensores, entre otros), investigación y desarrollo en sistemas de infraestructura de carga, integración con energías renovables, entre otros.*

- f. La reutilización, reciclaje y disposición final de las baterías y sus componentes, luego de haber cumplido su ciclo de vida en los vehículos eléctricos e híbridos.
- 17.2 El Poder Ejecutivo, a través de sus órganos competentes, promueve y desarrolla programas, talleres o carreras técnicas relacionadas al fomento y desarrollo de la movilidad eléctrica, en especial la capacitación sobre el funcionamiento, soporte técnico, mantenimiento y reparación de los vehículos eléctricos e híbridos, la misma que debe dirigirse a los profesionales y el personal técnico de los centros de inspección técnica vehicular, talleres de mantenimiento y/o reparación vehicular, plantas de fabricación y ensamblaje de vehículos eléctricos e híbridos, plantas de chatarreo, entre otros.
- 17.3 La capacitación para la atención frente a siniestros vehiculares y la adopción de medidas y precauciones para evitar riesgos de accidentes por electrocución se dirige a los miembros de unidades de rescate y del Cuerpo General de Bomberos Voluntario del Perú.
- 17.4 Los programas de desarrollo de competencias asociadas incluyen la certificación del funcionamiento de talleres de mantenimiento y/o reparación que tengan especialización para brindar servicios a vehículos eléctricos e híbridos.
- 17.5 Las entidades públicas de los tres niveles de gobierno formulan y desarrollan acciones de educación y comunicación ambiental, con la finalidad de difundir los beneficios relacionados con la electromovilidad y promover el uso de vehículos eléctricos e híbridos.”

### **Comentario al artículo 18 (Transporte público eléctrico)**

- 2.33 El artículo 18 del Proyecto de Ley establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones prioriza la implementación de corredores exclusivos para buses eléctricos y el cofinanciamiento de flotas públicas eléctricas. Si bien la disposición recoge una finalidad adecuada en términos de promoción de la electromovilidad en el transporte público, su redacción resulta declarativa, al no establecer mecanismos concretos de implementación, financiamiento ni criterios de priorización.
- 2.34 En particular, la sola referencia a “priorizar” la implementación de corredores y cofinanciamiento no constituye, en sí misma, un instrumento normativo eficaz para viabilizar la incorporación de flotas eléctricas en el transporte público, considerando las barreras existentes en términos de inversión inicial, estructuración de proyectos, riesgos financieros y sostenibilidad operativa.
- 2.35 Asimismo, la propuesta no incorpora herramientas clave de política pública que permitan generar evidencia técnica, reducir la incertidumbre del mercado y facilitar la participación del sector privado, tales como programas piloto, esquemas de financiamiento estructurado o mecanismos de garantía que permitan viabilizar inversiones en nuevas tecnologías.
- 2.36 En ese sentido, resulta necesario migrar de un enfoque declarativo a uno operativo, que promueva la implementación progresiva de flotas eléctricas mediante instrumentos concretos de incentivo, financiamiento y generación de información técnica, particularmente en el transporte público urbano, donde el impacto ambiental y social es mayor.
- 2.37 Considerando lo señalado, se recomienda reformular el artículo 18, incorporando un esquema basado en fondos concursables, proyectos piloto y mecanismos de garantía financiera, que permitan una transición ordenada, eficiente y sostenible hacia el transporte público eléctrico.

### **“Artículo 18: Promoción de flotas eléctricas a través de fondos concursables**

- 18.1 El Poder Ejecutivo implementa un fondo concursable para proyectos piloto, para el servicio público de transporte terrestre de personas con vehículos eléctricos, con énfasis en los servicios que se prestan en el ámbito provincial.
- 18.2 Los proyectos piloto elegibles son evaluados de manera permanente por el Poder Ejecutivo y los resultados son publicados y analizados a fin de optimizar la gestión de flotas eléctricas para el servicio público de transporte terrestre de personas y generar información constante sobre los diversos aspectos de las mismas.
- 18.3 El Poder Ejecutivo establece mecanismos de garantía para facilitar el acceso a financiamiento para la adquisición de flotas de vehículos eléctricos destinadas al servicio público de transporte terrestre de personas, aplicables a operaciones de al menos diez (10) unidades vehiculares. Dichos mecanismos son administrados por COFIDE y están orientados a reducir los riesgos financieros asociados a la adopción de nuevas tecnologías.
- 18.4 En el caso de empresas nacionales que adquieran vehículos eléctricos fabricados y/o ensamblados en el país, los mecanismos de garantía pueden contemplar condiciones preferenciales, en el marco de la promoción del desarrollo productivo nacional.”

Sin perjuicio de lo señalado, proponemos la incorporación de los siguientes artículos, para consideración:

**“Artículo 19: Uso de vehículos eléctricos e híbridos en entidades públicas**

- 19.1 *Las Entidades Públicas deben considerar la adquisición de vehículos eléctricos y/o híbridos y el desarrollo de su infraestructura de carga en sus planes estratégicos y presupuestales.*
- 19.2 *El Programa Anual de Contrataciones de cada entidad pública debe incorporar progresivamente, desde el año fiscal 2026, un porcentaje de vehículos eléctricos y/o híbridos que será no menor al diez por ciento (mínimo una unidad) de su flota por año. A partir del año 2035, el porcentaje mínimo requerido deberá estar conformado únicamente por vehículos eléctricos.*
- 19.3 *Para el cumplimiento de las metas establecidas en el numeral anterior, se puede considerar vehículos con motores térmicos a gas natural, los cuales no podrán exceder el 30% de la flota que se renueve progresivamente en cuyo caso el 70% de la flota restante debe estar conformada por vehículos eléctricos y/o híbridos, conforme lo establecido en el presente artículo.*

**Artículo 20: Incentivos para la circulación de vehículos eléctricos e híbridos**

- 20.1 *No son aplicables a vehículos eléctricos e híbridos, por el plazo de cinco (05) años contados a partir de la vigencia de la presente Ley, los programas que establecen restricciones a la circulación de vehículos automotores en las vías públicas terrestres, en especial si la restricción se sustenta en causas de contaminación ambiental, salvo situaciones debidamente justificadas por la autoridad competente.*
- 20.2 *Los Gobiernos Distritales adecuan, a través de la reserva de espacios debidamente señalizados, al menos el 1% de los estacionamientos públicos bajo su jurisdicción, sin considerar las vías públicas, como exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos, en el plazo máximo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley.*
- 20.3 *Los centros comerciales adecuan, a través de la reserva de espacios debidamente señalizados, al menos el 1% de los estacionamientos en sus instalaciones como exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos, en el plazo máximo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley.*
- 20.4 *La cantidad de estacionamientos exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos que implementen los gobiernos locales y los centros comerciales debe incrementarse en 1% cada año y al menos el 20% de éstos deben estar habilitados con sus respectivos cargadores.*

**Artículo 21: Beneficios complementarios para los sistemas de transporte público masivo de personas en ómnibus eléctricos y para el servicio de transporte de mercancías en camiones eléctricos**

- 21.1 *Los permisos, licencias y/o autorizaciones sectoriales, regionales, municipales o de carácter administrativo en general, que se requieran para implementar sistemas de transporte público masivo de personas en ómnibus eléctricos o infraestructura de carga vinculada a dichos sistemas, se sujetan a un procedimiento administrativo de aprobación automática, debiendo presentar un plan de trabajo ante la autoridad competente. Para tal efecto, facúltase el Poder Ejecutivo a aprobar las condiciones, procedimientos y requisitos que se requieran, en un plazo no mayor de 60 días hábiles posteriores a la publicación de la presente Ley.*
- 21.2 *Los concesionarios de sistemas de transporte público masivo de personas en ómnibus eléctricos contarán con facilidades de uso sobre terrenos de titularidad estatal para implementar y operar la infraestructura de carga que requieran y demás infraestructura vinculada sus operaciones. Para ello, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento en coordinación con la Superintendencia de Bienes Nacionales, establecen las políticas y lineamientos que permitan el otorgamiento de dichas facilidades.*
- 21.3 *En caso que las áreas necesarias para la implementación de sistemas de transporte público masivo de personas en ómnibus eléctricos o infraestructura de carga vinculada a dichos sistemas, coincida total o parcialmente con otros proyectos de alcance nacional, regional o local, las entidades públicas respectivas, en el marco de sus competencias y de la normativa aplicable, compatibilizan o levantan cualquier carga, reserva o afectación que impida, limite o restrinja el otorgamiento de autorizaciones o el uso de las áreas de dominio público o privado necesarias, y disponen las medidas para viabilizar los proyectos e inversiones privadas que se realicen en el marco de la implementación del presente artículo.*
- 21.4 *Los concesionarios de sistemas de transporte público masivo de personas y de recaudo se*

*encuentran en la potestad de adecuar sus modelos de negocio al nuevo marco normativo aprobado en la presente Ley. Por ello, tanto concesionario como concedente suscriben los contratos o adendas correspondientes para acogerse al nuevo modelo de electromovilidad en el transporte urbano con la autoridad de transporte correspondiente, a fin de incorporar buses eléctricos en las concesiones actuales, mediante los mecanismos legales que resulten aplicables.*

*21.5 El servicio de transporte de mercancías con vehículos eléctricos de las categorías N2 y N3 son sujetas de promoción por parte de los Gobiernos Locales.”*

### **III. CONCLUSIONES**

- 3.1 Del presente informe técnico se desprende que, el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR parte de una preocupación legítima respecto a la antigüedad del parque automotor y sus impactos en la seguridad vial, la calidad del aire y la eficiencia del transporte; sin embargo, su formulación normativa presenta medidas generales, declarativas o duplicativas que no guardan adecuada coherencia con el marco jurídico vigente del sector transporte.
- 3.2 El Bono de Renovación Vehicular, así como el financiamiento preferencial propuesto, solo resultarán eficaces si se integran de manera expresa a los Programas de Chatarreo y a esquemas de sustitución tecnológica efectiva. La renovación del parque automotor no debe sustentarse en subsidios aislados o declarativos, sino en instrumentos integrales que combinen incentivo económico, retiro definitivo del vehículo antiguo, financiamiento estructurado y adquisición de vehículos limpios y de cero emisiones.
- 3.3 El esquema de incentivos tributarios contenido en el Proyecto de Ley requiere ser reformulado bajo un enfoque escalonado y tecnológicamente diferenciado, priorizando las tecnologías de cero emisiones y armonizándose con el régimen tributario vigente. Del mismo modo, el apoyo a sectores vulnerables no debe materializarse a través de subsidios directos aislados, sino mediante mecanismos focalizados dentro de una política integral de renovación de flotas.
- 3.4 Los artículos referidos a capacitación, reconversión tecnológica, transporte público eléctrico e incentivos territoriales deben migrar de un enfoque declarativo a uno operativo, articulado como una política nacional de electromovilidad, en el desarrollo de infraestructura de carga, la promoción del ensamblaje, innovación tecnológica, certificación de capacidades técnicas y la implementación de pilotos y mecanismos financieros que permitan una transición energética real en el transporte.
- 3.5 En términos generales, el Proyecto de Ley requiere algunas modificaciones y/o precisiones para alinearse con una política pública moderna de renovación vehicular, basada en: i) chatarreo efectivo, ii) incentivos económicos y tributarios adecuados, iii) financiamiento preferencial articulado, y iv) promoción expresa de vehículos limpios y de cero emisiones, particularmente en los segmentos de transporte público y carga.
- 3.6 En consecuencia, desde una perspectiva técnico-regulatoria, el Proyecto de Ley N° 14090/2025-CR, que “Crea el programa nacional de renovación vehicular para la modernización del parque automotor y la reducción de la contaminación ambiental”, desarrolla coherentemente la promoción de un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible, beneficiando la calidad de vida y salud de la población, por lo que mediante el presente informe y conforme a las precisiones expuestas, se emite opinión favorable al mismo.

Atentamente,

Gerente de Asuntos Técnicos, Regulatorios y de Sostenibilidad  
Asociación Automotriz del Perú