



DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

COMISIÓN DE PUEBLOS ANDINOS, AMAZÓNICOS Y AFROPERUANO, AMBIENTE Y ECOLOGÍA

Periodo Anual de Sesiones 2025-2026

Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen el Proyecto de Ley 3203/2022-CR, Ley General de Electromovilidad, presentado por el Grupo Parlamentario Renovación Popular, a iniciativa del congresista José Ernesto Cueto Aservi; y el Proyecto de Ley 3387/2022-CR, Ley que fortalece las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente y promueve el uso de vehículos eco-amigables, presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista Víctor Seferino Flores Ruiz.

Las iniciativas legislativas ingresaron en atención del ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con el artículo 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República.

Luego del análisis y debate correspondiente realizado de manera semipresencial bajo la Plataforma Microsoft Teams, la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología, en su Décima Octava Sesión Ordinaria de fecha 19 de mayo de 2026, acordó por **MAYORÍA** de los presentes la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en los Proyecto de Ley 3203/2022-CR y 3387/2022-CR; con texto sustitutorio propone la Ley de Fomento y Desarrollo del Transporte Sostenible, la Movilidad Eléctrica y la Descarbonización Progresiva del Transporte Terrestre a Nivel Nacional; con los votos a favor de los señores congresistas: Silvana Robles Araujo, Germán Tacuri Valdivia, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Alex Randú Flores Ramírez, María Antonieta Agüero Gutiérrez y Hamlet Echevarría Rodríguez; y con los votos en abstención de las señoras congresistas Ruth Luque Ibarra y Auristela Obando Morgan.

Se deja constancia que en la sesión se aprobó por unanimidad el acta, con dispensa de su lectura para ejecutar los acuerdos.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1 PL 3203/2022-CR

El Proyecto de Ley 3203/2022-CR¹ ingresó al Área de Trámite Documentario el 3 de octubre de 2022 y fue enviado el 5 de octubre de 2022 a la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología (CPAAAE) y a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera (Comisión de Economía), como segunda y primera comisión dictaminadora respectivamente.

1.2 PL 3387/2022-CR

El Proyecto de Ley 3387/2022-CR² ingresó al Área de Trámite Documentario el 21 de octubre de 2022 y fue enviado el 12 de setiembre de 2023 a la CPAAAE y a la Comisión de Economía, como segunda y primera comisión dictaminadora respectivamente.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Asimismo, es importante señalar que la Comisión de Economía ha emitido dictamen respecto a los proyectos de Ley 3203/2022-CR y 3387/2022-CR (conjuntamente con los proyectos de ley 1054/2021-CR, 2617/2021-CR, 2820/2022-CR, 2934/2022-CR, 2979/2022-CR, 3039/2022-CR, 3397/2022-CR, 3448/2022-CR, 3640/2022-CR, 4852/2022-CR, 4902/2022-CR, 4903/2022-CR, 5113/2022-CR, 5188/2022-CR, 5306/2022-CR, 5369/2022-CR, 5515/2022-CR y 6798/2023-CR), mediante el cual propone la "Ley de fomento y desarrollo del transporte verde y cero emisiones a nivel nacional".

II. CONTENIDO DE LOS PROYECTOS LEGISLATIVOS

2.1. PL 3203/2022-CR

El texto normativo del proyecto legislativo contiene veintisiete artículos, una disposición complementaria derogatoria y dos disposiciones complementarias finales, con el siguiente sumillado y contenido:

- El artículo 1 señala que su objeto es establecer el marco regulatorio general para la promoción e implementación creciente y sostenida del transporte eléctrico en el país.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

- El artículo 2 señala como finalidad de la ley, entre otros, impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos, mediante la promoción de vehículos eléctricos e híbridos.
- El artículo 3 establece el ámbito de la ley.
- El artículo 4 dispone la aprobación del Plan Nacional de Electromovilidad.
- El artículo 5 contiene las definiciones de la ley.
- El artículo 6 dispone la creación de la Comisión Técnica Multisectorial de Promoción y Masificación de la Electromovilidad.
- El artículo 7 establece el deber de informar al Congreso de la República sobre los avances en el cumplimiento de la ley.
- El artículo 8 señala mecanismos de renovación del parque automotor y promoción de la electromovilidad a través de programas de chatarreo.
- El artículo 9 dispone la modificación de reglamentos en materias vinculadas con la ley.
- El artículo 10 señala que los Ministerios de Educación, Transportes y Comunicaciones y Energía y Minas, deberán crear para la formación y capacitación del recurso humano en la producción de vehículos vinculados a la electromovilidad.
- El artículo 11 dispone la implementación, financiamiento y desarrollo de actividades de investigación, desarrollo e innovación en materia de electromovilidad.
- El artículo 12 estipula la formulación de la regulación e instrumentos correspondientes de verificación y cumplimiento de estándares de eficiencia y contaminación máxima permitida de los vehículos en el mercado automotor nacional.
- El artículo 13 señala que el Estado participa en implementar programas que promueven y reconocen una cultura del uso eficiente de los vehículos eléctricos e híbridos.
- El artículo 14 establece la promoción y fomento de las inversiones necesarias para obras de infraestructura y servicios asociados a la electromovilidad.
- El artículo 15 crea el "Observatorio de la electromovilidad".
- El artículo 16 dispone que las entidades públicas de los tres niveles de gobierno formulan y desarrollan acciones de educación y difusión de los beneficios relacionados con la electromovilidad.
- El artículo 17 establece disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la electromovilidad.
- El artículo 18 regula sobre los mecanismos de promoción de la infraestructura de carga para la electromovilidad.
- El artículo 19 dispone incentivos fiscales para vehículos híbridos y eléctricos.
- El artículo 20 establece incentivos tributarios para la implementación de plantas de ensamblaje y fábricas industriales de vehículos, componentes y baterías de acumulación para electromovilidad.
- El artículo 21 señala que se otorgan incentivos al sistema bancario público y privado para implementar financiamiento del transporte eléctrico.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

- El artículo 22 establece incentivos para la circulación de vehículos eléctricos e híbridos.
- El artículo 23 establece tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros y establecimientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos.
- El artículo 24 dispone el uso de vehículos eléctricos e híbridos en entidades públicas.
- El artículo 25 señala la promoción para el financiamiento de vehículos eléctricos e híbridos.
- El artículo 26 establece que los fabricantes e importadores deberán responsabilizarse por la gestión de residuos correspondientes a los vehículos, componentes y baterías al final de su vida útil.
- El artículo 27 regula lo concerniente al régimen de sanciones.
- La primera disposición complementaria derogatoria señala que se deroga toda norma y disposición legal que se oponga a la ley propuesta.
- La primera disposición complementaria final hace referencia a la reglamentación de la ley, mientras que la segunda disposición complementaria final dispone su entrada en vigor.

La exposición de motivos del proyecto legislativo justifica la propuesta señalando que:

[...] busca en el marco de la política pública de promoción y masificación de la electromovilidad, más que considerar declarativamente ser de interés nacional, la promoción e impulso de la electromovilidad, como una forma ambientalmente amigable de pretender cumplir los compromisos internacionales que el Perú ha suscrito, en el marco del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, del Protocolo de Kioto o del Acuerdo de París.

La propuesta legislativa busca promover la inversión e invitar y propiciar una nueva oportunidad por la cual se promueva incentivar a las grandes inversiones a concebir el país como una posible sede de industrias globales en torno a las nuevas tecnologías que se abren paso en un mundo globalizado para el que, nuevamente se abren nuevas posibilidades y se buscan estrategias eficaces de inversión con planes de desarrollo a largo plazo.

La electromovilidad resulta ser entonces una ventana de oportunidades para fortalecer la institucionalidad de la gestión ambiental, optimizando la gobernabilidad y gobernanza en el marco del sistema nacional de gestión ambiental, para promover la participación del sector privado, fomentando además conciencia ambiental; con el fin de estimular la inversión y transferencia tecnológica, en la generación de actividades industriales, mineras, de transporte y de energías limpias y competitivas [...] si bien, la norma considera beneficios aplicables en forma de exoneraciones tributarias y administrativas focalizadas, por tratarse de una norma de incentivo a la inversión ambiental e industrial que, por medio de un tratamiento especial, busca promover actividad económica sobre bienes muebles (vehículos) de propiedad pública o privada, a los que la ley busca proveer un mayor rango de potencialidad benéfica en lo vinculado al medio ambiente, tanto como la potencialidad de conseguir convencer a las grandes inversiones de concentrar recursos productivos en nuestro país.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

2.2. PL 3387/2022-CR:

El texto normativo del proyecto legislativo contiene cinco artículos y una disposición complementaria final, con el siguiente sumillado y contenido:

- El artículo 1 señala como objeto fortalecer las restricciones de vehículos con impacto medioambiental al gravarlos tributariamente, promover el desarrollo del mercado y un parque automotor nacional de vehículos eco-amigables, declarar de interés nacional y necesidad pública la promoción de políticas que incentiven la fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos, híbridos y/o eco-amigables además de la infraestructura necesaria para su abastecimiento, correcto uso y funcionamiento dentro del parque automotor.
- El artículo 2 señala como finalidad de la ley promover y establecer las condiciones favorables para el establecimiento y desarrollo de un mercado vehicular de autos eco-amigables, eléctricos, híbridos y similares.
- El artículo 3 establece la declaratoria de interés nacional y necesidad pública la promoción de políticas que incentiven la fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos, híbridos y/o eco-amigables además de la infraestructura necesaria para su abastecimiento, correcto uso y funcionamiento dentro del parque automotor nacional.
- El artículo 4 señala las acciones que el Ministerio de Energía y Minas desarrollará para el cumplimiento de la ley, entre ellos, coordinar y realizar todas las actividades de promoción, difusión y concienciación sobre todos los beneficios del uso de vehículos eco-amigables, elaborar, implementar y monitorear las normas, lineamientos y/o estrategias para el cumplimiento de la política sectorial a su cargo en lo referido al mercado de vehículos híbridos, eléctricos y otros-eco amigables, promover la importación y/o venta de vehículos automóviles eco-amigables mediante el estudio y proposición, de ser el caso, de exoneraciones y/o beneficios tributarios y eliminación de toda barrera burocrática que imposibilite o limite su presencia en el mercado automotriz, y establecer mecanismos restrictivos a aquellos vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público con antigüedad mayor de 15 años desde la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular con la finalidad de desincentivar las actividades que generen emisión de gases de efecto invernadero y gases contaminantes.
- El artículo 5 señala que el Poder Ejecutivo coordinará a través de los sectores correspondientes y con sus diversos programas, la identificación y priorización de las acciones a tomar y las pautas a seguir para dar cumplimiento en el plazo inmediato a lo dispuesto en la ley propuesta.
- La única disposición complementaria final señala que la ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación.

Como exposición de motivos de la propuesta el autor señala lo siguiente:

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

[...] en la actualidad el parque automotor peruano supera los 3 millones de unidades (entre vehículos livianos y pesados), la edad promedio de los mismos es de 13,6 años y la importación de vehículos híbridos, aún con beneficios tributarios también representa ingresos al Estado, ya que no solo hablamos de arancel de aduanas, sino que existen otras tasas, conceptos no arancelarios y demás, aunque esto último aún no ha sido cuantificado en nuestro país, en parte porque la importación de estos autos es bastante incipiente aún, pero tiene repercusiones monetarias.

La contaminación del aire, que se genera en un 70% por causa del parque automotor y la deficiente calidad de los combustibles (...) también tiene repercusiones monetarias; a nivel mundial se han estimado que los costos que genera ascienden a US\$176 mil millones y se pierden 3,7 mil millones de días laborales (...) Con respecto al impacto social sobre la modificación del impuesto vehicular, para gravar sobre los vehículos de mayor antigüedad, diversas instituciones que no forman parte del Estado se han manifestado a favor de ello, por ejemplo, la Cámara de Comercio de Lima es una de las organizaciones que más ha puesto de conocimiento su interés por que esto se convierta en una realidad, fundamentando su pedido en los altos índices de contaminación, fue a través de su Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior (IDEXCAM) que propuso el mismo tratamiento tributario que los autos nuevos para los vehículos de mayor antigüedad (...) teniendo en cuenta además que la finalidad de la tributación, en este caso, no es gravar el lujo, sino castigar la infracción medioambiental. La Asociación Automotriz del Perú (AAP), en el año 2020, es otro organismo que se ha manifestado a favor de esta medida, ya que mediante estudios que llevaron a cabo, encontraron que las importaciones de autos eléctricos e híbridos aumentaron (...) esta asociación tiene muy en cuenta la recomendación del BID de "reemplazar el impuesto vehicular actual por un sistema que grave las emisiones de carbono como es en Europa y en algunos países de América Latina como Chile (...) En esa misma línea instituciones estatales, ligadas al sector, han manifestado su apoyo e incluso el haber trabajado —desde hace varios años atrás— propuestas normativas al respecto (...) La progresiva renovación del parque automotor convencional con el que ahora contamos, generará un impacto positivo en el medio ambiente como alivio a la actual crisis climática. Los vehículos híbridos o eléctricos, no emite gases de efecto invernadero, evitando la contaminación atmosférica y suponen una mejora en la calidad del aire de las ciudades. De igual manera, no genera contaminación acústica, debido que este tipo de vehículos no generan ruido.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

III. OPINIONES SOLICITADAS

3.1. PL 3203/2022-CR

Se solicitó opinión a las siguientes entidades e instituciones:

Nº	Opinión solicitada	Oficio enviado	Oficio recibido
1	Vivienda, Construcción y Saneamiento	Oficio 170-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022	OFICIO 376-2022-VIVIENDA/DM 17 de noviembre de 2022
2	Ministerio del Ambiente	Oficio 171-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022	OFICIO 00214-2023-MINAM/DM27 del 27 de febrero de 2023
3	Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio 475-2022-2023-CPAAAAE-CR, de fecha 5 de diciembre de 2022	OFICIO 639-2023-EF/10.01, del 12 de abril de 2023
4	Presidencia del Consejo de Ministros	Oficio 173-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022	
5	Ministerio de la Producción	Oficio 174-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022.	OFICIO 1903-2022-PRODUCE/SG, del 19 de diciembre de 2022
6	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio 175-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022.	OFICIO 1038-2023-MTC/04, del 12 de mayo de 2023
7	OSINERGMIN	Oficio 176-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022	OFICIO 360-2022-05/PRES del 9 de noviembre de 2022
8	Asociación de Municipalidades del Perú	Oficio 177-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022	

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

		2022	
9	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	Oficio 178-2022-CPAAAAE-CR, de fecha 13 de octubre de 2022	
	Ministerio de Salud	Oficio 474-2022-2023-CPAAAAE-CR, de fecha 5 de diciembre de 2022	

3.2. PL 3387/2022-CR

Nº	Opinión solicitada	Oficio enviado	Oficio recibido
1	Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible (IDLADS)	Oficio 448-2023-2024-CPAAAAE/P-CR, de fecha 20 de setiembre de 2023.	
2	Asociación Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR)	Oficio 447-2023-2024-CPAAAAE/P-CR, de fecha 20 de setiembre de 2023.	
3	Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA)	Oficio 446-2023-2024-CPAAAAE/P-CR, de fecha 20 de setiembre de 2023.	
4	Ministerio de Energía y Minas	Oficio 445-2023-2024-CPAAAAE/P-CR, de fecha 20 de setiembre de 2023.	OFICIO 483-2023-MINEM/DM, del 6 de noviembre de 2023
5	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio 444-2023-2024-CPAAAAE/P-CR, de fecha 20 de setiembre de 2023	
6	Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio 443-2023-2024-CPAAAAE/P-CR, de fecha 20 de setiembre de 2023.	
7	Ministerio del Ambiente	Oficio 442-2023-2024-CPAAAAE/P-CR, de fecha 20 de setiembre de 2023.	OFICIO 00218-2024-MINAM/DM del 2 de abril de 2024

IV. OPINIONES RECIBIDAS

4.1. PL 3203/2022-CR

Se recibieron las siguientes opiniones:

Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. Mediante OFICIO 360-2022-05/PRES,³ del 9 de noviembre de 2022, La Presidencia del Consejo de Ministros nos remite la opinión del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería OSINERGMIN, adjunto en el Informe 2501-2022-0S/DSR, elaborado por la División de Supervisión Regional y la División de Supervisión de Electricidad de la Gerencia de

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Supervisión de Energía de Osinergmin, en el que concluyen que la propuesta es **viable con observaciones y con recomendaciones de texto**, las cuales serán analizadas en la parte correspondiente del presente dictamen, como los siguientes:

[...] se debe tener en cuenta que, la transición de vehículos de combustión interna a vehículos híbridos enchufables y eléctricos, traerán consigo el desarrollo de terminales "Estaciones de carga o Electrolineras" asociados al transporte público eléctrico, las cuales podrían tener una potencia demandada relevante a la hora de la planificación de la red eléctrica y los tiempos de desarrollo involucrados. Por este motivo, sería necesario mencionar en el numeral 17.2 del presente proyecto, que se realice una coordinación activa entre la planificación de nuevas estaciones de carga y su demanda energética asociada al transporte público y la planificación y reforzamiento de las redes eléctricas de transmisión y/o distribución principalmente, de forma que los plazos de cada uno no sean una barrera para el desarrollo de la electromovilidad (...) la carga de vehículos eléctricos podría ser un estrés importante para la red eléctrica si no se incentiva la carga en horario fuera de punta. A razón de ello, se sugiere añadir un numeral al artículo 17 del proyecto, en el cual se evalúen mecanismos de incentivo en el precio de la electricidad que incentiven una carga más eficiente de un auto eléctrico, guiando a los consumidores para que la carga se produzca en horarios donde existen mayores holguras en el sistema eléctrico (...) la participación de Osinergmin para autorizar y fiscalizar instalaciones de cargadores y/o estaciones de carga generaría una superposición de competencias y un probable conflicto legal, dado que habría dos entidades del estado [municipalidades-osinergmin] con competencia respecto de una misma materia (...) los incentivos hacia la compra o transformación a vehículos eléctricos no es la única forma de promover el transporte eléctrico en el país, sino también, desincentivar la compra de vehículos contaminantes. En ese sentido, se sugiere añadir un numeral al artículo 19 del proyecto en el cual se especifique trabajar en el desarrollo de desincentivar a la compra y uso de vehículos contaminantes.

4.1.1 Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Mediante OFICIO 376-2022-VIVIENDA/DM⁴, del 17 de noviembre de 2022, dicho sector nos remite su opinión institucional adjunta en la Nota 266-2022-VIVIENDANMVU-DGPRVU de la Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo que contiene el Informe Técnico Legal 045-2022-VIVIENDANMVU-DGPRVU-DUDU-Lpg-Vmz de la Dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano y el Informe 720-2022-VIVIENDA/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica, en los que concluyen que la iniciativa es **viable con observaciones y recomendaciones de texto sustitutorio**, los cuales se analizarán en la parte correspondiente del presente dictamen, como las siguientes:

[...] se propone la incorporación del MVCS en la Comisión Multisectorial e intergubernamental de Promoción y Masificación de la Electromovilidad y

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

consideramos que por la trascendencia e impacto de la masificación de la electromovilidad en la industria energética corresponde presidir la misma al MINEM; asimismo, debe tratarse de una Comisión intergubernamental, toda vez que también son los gobiernos regionales y locales los responsables del desarrollo de redes de carga rápida (electrolíneas) en las ciudades y carreteras mediante inversión pública directa entre otros mecanismos. De otro lado, se considera innecesaria la participación de la Presidencia del Consejo de Ministros - PCM al haberse considerado a la reguladora en temas energéticos es decir OSINERGMIN, que está adscrita a la PCM.

4.1.2 Ministerio de la Producción

Mediante OFICIO 1903-2022-PRODUCE/SG⁵, del 19 de diciembre de 2022, dicho sector nos remite su opinión institucional adjunta en el Informe N° 000001405 -2022-PRODUCE/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica, el cual concluye que **la propuesta no contiene temas de su competencia** por lo siguiente:

"a) Contiene aspectos que no forman parte de las funciones y competencias del Sector Producción, de conformidad con lo establecido en la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción y el ROF del Ministerio de la Producción, y modificatoria.

b) Respecto del artículo 6 del Proyecto de Ley, el cual propone que el Ministerio de la Producción integre la Comisión Técnica Multisectorial de Promoción y Masificación de la Electromovilidad, sugerimos se excluya la participación de este Ministerio por no corresponder al marco de nuestra competencia.

c) Asimismo, respecto del numeral 9.6 del artículo 9 del Proyecto de Ley, en relación a que el Ministerio de la Producción debe adecuar el reglamento para la

autorización de plantas para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre y para la asignación del Código WMI, conforme a lo expuesto en el presente Informe, opinamos que resulta no viable.

d) Por otro lado, sugerimos se recabe la opinión del Ministerio de Energía y Minas, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Economía y Finanzas y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por estar en el marco de su competencia".

4.1.3 Ministerio del Ambiente

Mediante OFICIO 00214-2023-MINAM/DM,⁶ del 27 de febrero de 2023, dicho sector nos remite su opinión institucional adjunta en el Informe 00098-2023-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el cual concluyen que la propuesta resulta **viable con observaciones** y recomendaciones de modificaciones con texto sustitutorio que serán analizadas en la parte correspondiente del presente dictamen, como la siguientes:

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

[...] sobre el numeral 4.2 del mismo artículo 4, se sugiere que la redacción precise que los contaminantes locales afectan no solo a la salud pública sino también a la calidad ambiental del aire (...) respecto a la definición de "desarrollo sostenible" (...) se recomienda utilizar el concepto utilizado en la punto 3.4 de la Política Nacional del Ambiente al 2030, aprobada mediante Decreto Supremo 023-2021-MINAM (...) sugiriéndose la siguiente redacción: "Proceso de transformación natural, económico social, cultural e institucional, que tiene por objeto asegurar el mejoramiento de las condiciones de vida del ser humano, la producción de bienes y prestación de servicios, sin deteriorar el ambiente natural ni comprometer las bases de un desarrollo similar para las futuras generaciones (...) la competencia para crear y establecer Comisiones Multisectoriales recae en el Poder Ejecutivo y se crean mediante Resolución Suprema o Resolución Ministerial del Sector al cual están adscritas, según sea el tipo, por lo que no corresponde su creación a través de una Ley (...) respecto al reporte de niveles de cumplimiento de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas NDC (...) el MINAM como autoridad nacional en materia de cambio climático, es responsable de informar anualmente ante el Pleno del Congreso de la República sobre el progreso del cumplimiento de las metas de adaptación y mitigación, aprobadas en políticas, planes y programas, así como las establecidas en las NDC, por lo cual se considera innecesario incorporar un mandato ya existente en el ordenamiento jurídico vigente (...) En cuanto se refiere al artículo 11 del Proyecto de Ley, en el literal c) se sugiere precisar que los incentivos se elaboran considerando la normativa ambiental (...) el OEFA advierte que si bien el abastecimiento de energía eléctrica no se considera actividad de distribución eléctrica, en el numeral 17.2 de este artículo [del Proyecto de Ley] se precisa que las estaciones de carga se conectan a la red de distribución eléctrica de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ley 25844, Ley de Concesiones Eléctricas, su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo 009-93-EM, y normas complementarias; es decir que, el abastecimiento estaría sujeto a dicha norma; lo cual implica que, aun cuando de acuerdo al proyecto normativo el abastecimiento de energía eléctrica no se considera como una actividad de distribución, sí forma parte de la actividad del sector electricidad. En tal sentido, se sugiere definir a las entidades competentes de la certificación y de la fiscalización ambiental, por lo cual sugiere se establezca con claridad cuáles son las autoridades competentes en materia ambiental".

4.1.4 Ministerio de Economía y Finanzas

Mediante OFICIO 639-2023-EF/10.01⁷ del 12 de abril de 2023, dicho sector remite su opinión institucional sobre el predictamen recaído en diversos proyectos de ley, dentro de los cuales se encuentra el 3203/2022-CR. La opinión de MEF se adjunta en el Memorando 0122-2023-EF/61.01, elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, y en el que concluyen que **las propuestas no serán convenientes**, por lo siguiente:

De la evaluación efectuada por esta Dirección General al texto normativo contenido en el predictamen advertimos con suma preocupación el alto costo fiscal que

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

representaría la aprobación de las medidas propuestas. De las estimaciones efectuadas se tiene que los beneficios tributarios propuestos tendrían un costo fiscal de S/ 23,600 millones durante su vigencia, lo cual comprometería gravemente los ingresos públicos y la provisión de bienes y servicios a la población.

Además de ello, consideramos que la aprobación del referido predictamen tendría entre sus efectos, el incremento de automóviles particulares en beneficio de las personas de mayores ingresos. Asimismo, se incrementaría de manera importante el parque automotor, lo que tendría consecuencias negativas sobre la congestión vehicular y sobre la calidad del aire en las ciudades, contrariamente a lo que propone la iniciativa denominada "transporte sostenible" o "transporte verde".

Debe señalarse que según el "Plan de Acción para la Implementación de las Recomendaciones de la Evaluación de Desempeño Ambiental ", elaborado por la OCDE y la CEPAL, se recomienda, entre otros, "invertir en el diseño y construcción de sistemas de transporte público eficientes y promover el uso de modos de transporte distintos al automóvil" (el subrayado es nuestro). En ese sentido, el predictamen estaría yendo en contra de las recomendaciones realizadas por organismos internacionales.

Es opinión de esta Dirección General que los esfuerzos de la política pública aplicada al transporte terrestre deberían estar enfocados en medidas como la promoción y masificación del transporte público bajo en emisiones contaminantes o tóxicas, la reducción de la antigüedad del parque automotor, el chatarreo de unidades altamente contaminantes, el fortalecimiento de los procesos de fiscalización ambiental de los vehículos en circulación, entre otros.

4.1.5 Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Mediante OFICIO 1038-2023-MTC/04,⁸ del 12 de mayo de 2023, dicho sector remite su opinión institucional adjunta en el Informe 0505-2023-MTC/18.01 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe 0775-2023-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el que concluyen que la propuesta es **viable con observaciones** y recomendaciones de modificaciones, las cuales serán analizadas en la parte correspondiente del presente dictamen, como las siguientes:

El artículo 10 del Proyecto de Ley señala que el MINEDU, MTC y el MINEM crean canales para la formalización y capacitación de recurso humano, producción, ensamblaje, mantenimiento y reparación de vehículos; sin embargo, [...] el MTC no tiene competencia en dichas funciones.

En cuanto a los artículos 15 y 16 del Proyecto de Ley, sobre la creación del Observatorio de la Electromovilidad [...] el Observatorio debe estar alineado a la Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada por Decreto Supremo 12-2022-

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

MTC. Asimismo, la exposición de motivos no desarrolla cuáles son los alcances, objetivos, metas e indicadores que contendría dicho Observatorio, por lo cual se sugiere esclarecer dichos aspectos, sobre todo considerando que los aspectos relacionados a la Electromovilidad son un tema transversal que involucra no sólo al MTC, sino también al MEF, al MINEM y al MINAM.

Sobre los artículos 17 y 18 del Proyecto de Ley respecto de la infraestructura de carga para la electromovilidad (...) no forma parte de las competencias del Sector, debiéndose requerir opinión al MINEM sobre el mismo.

En cuanto a los artículos 19, 20, 21, 22 y 23 (...) deben de contar con opinión del MEF, dado que involucran medidas tributarias y presupuestales.

El artículo 24 relacionado a la promoción de vehículos eléctricos en entidades del Estado [...] priorizar la adquisición de vehículos eléctricos en el Estado implicaría modificar la Ley de Contrataciones del Estado, la cual es establecida por el MEF en coordinación con el Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE).

Finalmente, [...] la adopción de vehículos eléctricos en los países en desarrollo puede ser más complicado, por lo que detalla un conjunto de factores que podrían guiar el desarrollo de políticas para su incentivo o fomento, a fin de complementar la iniciativa legislativa, y con ello propiciar la electromovilidad bajo un enfoque integral, en donde las autoridades competentes deben participar como parte de las entidades facultadas a otorgar medidas incentivadoras para la promoción de vehículos eléctricos.

Aunado a ello (...) se sugiere considerar para efectos del proyecto de ley la normativa emitida por el Ministerio de Energía y Minas, como, por ejemplo, la Ley 27345, Ley de Promoción del uso eficiente de la Energía, así como la Resolución Ministerial 250-2019-MINEM/DM que autoriza la prepublicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba "Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento, a fin evitar una sobre regulación.

4.2. PL 3387/2022-CR

4.2.1 Ministerio de Energía y Minas

Mediante OFICIO 483-2023-MINEM/DM,⁹ del 6 de noviembre de 2023, el Ministerio de Energía y Minas remite su opinión institucional contenido en el Informe 1060-2023-MINEM/OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el que concluyen que el proyecto de ley *"resulta viable con observaciones, toda vez que fortalece las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente, promueve el uso de vehículos eco-amigables y está orientado a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático"*.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

El detalle de la opinión y sus recomendaciones serán objeto de análisis en la parte correspondiente del presente dictamen.

4.2.2 Ministerio del Ambiente

Mediante OFICIO 00218-2024-MINAM/DM,¹⁰ del 2 de abril de 2024, dicho sector nos remite su opinión legal contenida en el Informe 00126-2024-MINAM/SG/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica; en el Informe 00142-2023-MINAM/VMGA/DGCA de la Dirección de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia de la Dirección General de Calidad Ambiental;¹² y en el Informe 00042-2024-MINAM/VMDERN/DGCCD/DMGEI de la Dirección de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero de la Dirección General de Cambio Climático y Desertificación.¹³

En dichos documentos concluyen en lo:

Oficina General de Asesoría Jurídica:

Recomienda uniformizar los términos empleados para evitar confusiones al momento de la implementación de la norma, considerando las definiciones previstas en el Reglamento Nacional de Vehículos [...] recomienda al Congreso de la República solicitar la opinión técnica del MINEM, en el marco de sus funciones, como entidad implementadora a cargo de las medidas de mitigación antes referidas. Asimismo, se sugiere solicitar la opinión del MTC de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre sobre el Proyecto de Ley 3387/2022-CR, Ley que fortalece las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente y promueve el uso de vehículos eco-amigables, debe ser reformulado.

Dirección de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia de la Dirección General de Calidad Ambiental

Recomienda utilizar "ambiente" o sus derivados en lugar de "medio ambiente" o sus derivados, en todo el desarrollo del proyecto de Ley, ello a razón de alinear y uniformizar los términos en marco de las normas y lineamientos del Ministerio del Ambiente (...) no se hace mención de la definición de vehículos eco-amigables, ni en el proyecto de ley ni en la exposición de motivos, lo que conllevaría a dificultades para la implementación de la norma, dejando una amplia interpretación a lo que puede entenderse como vehículos eco amigables. Por lo tanto, se recomienda retirar dicha referencia [...]. Del análisis efectuado al Proyecto de Ley 3387/2022-CR concluye que resulta VIABLE con observaciones.

Dirección de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero de la Dirección General de Cambio Climático y Desertificación.

información al consumidor al momento de hacer una compra de un vehículo

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

respecto a la eficiencia energética del vehículo: y iii) Establecer estándares mínimos de eficiencia energética (MEPS, por sus siglas en inglés), con la finalidad de establecer requisitos mínimos que eviten el ingreso y la comercialización en el territorio nacional de vehículos con características ineficientes o en calidad de chatarra [...] el Proyecto de Ley 3387/2022-CR [...] se vincula directamente a distintas medidas de mitigación y desarrolladas por el MINEM, en el marco de las NDC, respecto al cambio de matriz energética y la eficiencia energética de vehículos.

El detalle de la opinión y sus recomendaciones serán objeto de análisis en la parte correspondiente del presente dictamen.

4.3 Opiniones recibidas por otras comisiones dictaminadoras

En aplicación por analogía de los principios del derecho administrativo de celeridad,¹⁴ eficacia¹⁵ y simplicidad,¹⁶ y para tener mayores elementos de análisis en el estudio de los proyectos legislativos 3203/2022-CR y 3387/2022-CR, se sumillan las siguientes opiniones remitidas a otras comisiones ordinarias.

4.3.1. Asociación Automotriz del Perú

Mediante Carta 038-2023/AAP-PD-GG (31.03.2023) señalaron que [...] *para lograr la reducción de las emisiones de contaminantes locales y Gases de Efecto Invernadero-GEI, se debe promover la renovación del parque automotor con vehículos limpios y cero emisiones (eléctricos, híbridos, GNV, entre otros), mediante el establecimiento de un nuevo marco regulatorio y la aplicación de incentivos operativos y tributarios,*¹⁷ y proponen modificaciones que serán analizadas en la parte correspondiente del presente dictamen.

Mediante Carta 007-2024/AAP-PD-GG (16.02.2024) remitió *información con los costos de los vehículos automotores eléctricos ingresados al mercado peruano por marca, modelo y tecnología. Dicha información se trabajó en base a los vehículos más*

*Se debe solicitar opinión al MINEM y conjuntamente evaluar la incorporación de las siguientes acciones: i) la homologación vehicular, acción que permitiría asegurar el cumplimiento de estándares de calidad, eficiencia energética y seguridad; ii) el etiquetado de eficiencia energética, con el fin de brindar comercializados en el año 2023. Asimismo, se consideró el valor FOB (US\$) de estos vehículos y se les aplicó un factor para aproximar el valor comercial de los mismos.*¹⁸

4.3.2. Sociedad Peruana de Hidrocarburos

Mediante CARTA 133-2022-SPH/P¹⁹ (18.11.2022) consideraron.

[...] altamente positivo tener una matriz energética diversificada [...] Sin embargo, creemos que a fin de promover un cambio más significativo en las condiciones actuales de la movilidad en el país, tanto desde el punto de vista

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

ambiental, como económico, sería conveniente que todos los proyectos bajo comentario también incluyan el fomento del gas natural vehicular [...] Los proyectos de ley mencionados en forma previa establecen determinadas medidas de impulso a la adquisición de vehículos eléctricos, y algunos de ellos, a los vehículos a gas natural vehicular. En ese sentido, le remitimos la presente a fin resaltar la importancia de promover el uso del gas natural vehicular, y recomendar que en los indicados proyectos de ley se considere la implementación de políticas de promoción tanto de los vehículos eléctricos como de los vehículos a GNV [...] es importante tener en cuenta que existe una infraestructura base desarrollada. Actualmente contamos con 350 estaciones de servicio a nivel nacional (83% ubicadas en Lima y Callao), y 180 talleres de conversión de vehículos a gas natural vehicular (83% ubicadas en Lima y Callao y el resto desarrollado en siete ciudades). El gas natural es un hidrocarburo 100% producido en el Perú y que proviene de los yacimientos del sur este del país (Cusco). Se debe tomar en consideración que el gas natural aporta al Estado peruano en regalías alrededor de 108MM [...] el gas natural es el combustible menos contaminante en comparación de los demás combustibles al haber evitado la emisión de 88 millones de TCO₂ hasta el año 2019. Asimismo, el gas natural vehicular tiene un índice de nocividad 14 veces menor que el diésel, por lo que la conversión de vehículos a este combustible realmente podría reducir la contaminación del aire en nuestras principales ciudades.

Mediante CARTA 134-2022-SPH/P ²⁰ (14.12.2022) complementaron su opinión señalando que consideran:

La posibilidad de reemplazo o conversión de vehículos pesados y de transporte de carga y pasajeros que actualmente usan diésel o gasolinas hacia vehículos que utilicen gas natural vehicular asciende a más de 160 mil vehículos por año. Ello, implicaría una reducción de emisiones de aproximadamente seis millones de toneladas de CO₂ [...] se debe considerar no solo medidas promocionales asociadas a la importación de vehículos nuevos que utilicen gas natural como combustible, sino que también se debería impulsar el proceso de conversión mediante el otorgamiento de dichos beneficios (tales como la exoneración de IGV, ISC e impuesto al patrimonio vehicular) a la importación y comercialización de kits de conversión (piezas necesarias para convertir un vehículo a GNV) y motores dedicados a gas natural, lo cual es particularmente relevante para vehículos de carga pesada o de transporte de personas y carga.

4.2.3. Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales

Mediante Oficio 1316-2022-ANGR/P remitieron su opinión legal señalando lo siguiente: [...] estamos de acuerdo con el proyecto de ley presentado, dejando en claro que, la declaratoria de interés público no constituye una política pública efectiva, y adicionalmente:

- Ello debe importar una mayor coordinación en el ejercicio de las competencias compartidas por parte del Ministerio de Energía y Minas con los gobiernos

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

regionales y locales y una efectiva descentralización fiscal.

- Los gobiernos regionales deben de participar en la elaboración del reglamento de la ley. [...] Es capital que los gobiernos regionales puedan tener autonomía política, económica y administrativa para la prestación de servicios, entre ellos, asegurar el suministro de energía suficiente para los vehículos eléctricos.

El proyecto bajo análisis aborda un serio problema que tiene amplia incidencia en el medio ambiente, en efecto, el motor de combustión con petróleo o gasolina genera un enorme impacto en el ambiente, y es claro que la reducción de su uso tendrá un impacto positivo a fin de reducir las emisiones de carbono.²¹

4.2.4. Ministerio de Energía y Minas

Mediante Oficio 99-2024/MINEM/DM remitieron su opinión legal señalando lo siguiente:

- Los términos “electromovilidad” y “movilidad eléctrica” se utilizan indistintamente en el lenguaje cotidiano, para referirse a lo mismo, sin embargo, en la normativa que se ha desarrollado para la infraestructura de carga, a través de los Decretos Supremos N. 022-2020-EM y 036-2023-EM se ha utilizado el término “movilidad eléctrica” para su definición.
- Los vehículos híbridos convencionales no requieren de una estación de carga y para referirse a los vehículos eléctricos híbridos enchufables y eléctricos, por lo que sería mejor citarlos como vehículos eléctricos de carga externa.
- Todavía el costo de reemplazo de la batería sigue siendo elevado, por cuanto puede resultar más práctico considerar la adquisición de un vehículo nuevo. Además, si la energía eléctrica con la que se carga el vehículo es proveniente de fuentes de energía renovable se podría dar la condición indicada en el argumento del artículo 1, pero en la mayoría de los casos la energía con la que se carga el vehículo eléctrico proviene de la generación con energía no renovable lo que ocasiona el traslado del impacto nocivo a la fuente de generación eléctrica, por consiguiente, el argumento no esta comprobado.
- La reducción de contaminantes no está confirmada, por cuanto el proceso de la fabricación del vehículo eléctrico puede presentar una mayor huella de carbono e inclusive el vehículo eléctrico no tiene precio de reventa adecuado al culminar su vida útil como lo es el vehículo convencional.
- El Poder Ejecutivo, gobiernos regionales y locales, no deben efectuar inversiones para favorecer a empresarios privados o entrar en competencia con actividades que pueden ser desarrolladas por capitales privados, es importante que la implementación de la movilidad eléctrica y su infraestructura para la carga se mantenga en el libre mercado.
- Dada la problemática de la congestión del tránsito vehicular, todavía no se puede implementar vías exclusivas, ya que las ciudades en el Perú mantienen los trazos del tiempo de la colonia y muchas ciudades presentan calles y avenidas angostas y estrechas que imposibilita estas medidas. Para un adecuado tránsito de cualquier vehículo en las ciudades del Perú, basta con el cumplimiento de forma mandatoria del Texto único Ordenado del Reglamento Nacional de

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Tránsito – Código de Tránsito”, aprobado mediante el Decreto Supremo 016-2009-MTC.

V. OPINIONES CIUDADANAS RECIBIDAS POR LOS FOROS VIRTUALES Y DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

De conformidad con el Acuerdo de Consejo Directivo 9-2012-2013/CONSEJO-CR y del Procedimiento Técnico Administrativo 04-2014-APAEC-OPPEC-OM/CR de la Oficina de Participación, Proyección y Enlace con el Ciudadano del Congreso, y visto el expediente virtual de los Proyectos de Ley acumulados en el presente dictamen tenemos:

- PL 3203/2022-CR, no cuenta con opinión ciudadana.
- PL 3387/2022-CR, se han recibido las opiniones de los ciudadanos: Nicolasa Lucinda Zunmi Orihuela; Allison Milagros Yupanqui Sifuentes; y Pamela Cristina Hinostroza Trinidad, las cuales fueron remitidas mediante el Oficio 6949-2023-OPC-OM-CR de la Oficina de Participación Ciudadana.

VI. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Ley 27345, Ley de Promoción del uso eficiente de la Energía
- Ley 28611 Ley General Ambiental
- Ley 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático
- Ley 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta Como Medio de Transporte Sostenible.
- Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, tiene por objeto establecer las medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.
- Decreto Supremo 053-2007-EM, Reglamento de la Ley 27345.
- Decreto Supremo 064-2010-EM, que aprueba la Política Energética Nacional 2010-2040.
- Decreto Supremo 058-2003- MTC, Decreto supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
- Decreto Supremo 012-2022-VIVIENDA, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible.
- Decreto Supremo 012-2019-MTC, que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano – PNTU.
- Resolución Ministerial 250-2019-MINEM/DM que autoriza la prepublicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba "Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Abastecimiento".

Convenios internacionales

- Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Aprobado el 11 de diciembre de 1997 en Kioto (Japón), pero entró en vigencia el 16 de febrero de 2005. Acuerdo internacional que tiene por objeto reducir las emisiones de seis gases provocadores del calentamiento global: dióxido de carbono (CO₂), gas metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O), además de tres gases industriales fluorados: Hidrofluorocarbonos (HFC), Perfluorocarbonos (PFC) y Hexafluoruro de azufre (SF₆), en un porcentaje aproximado de un 5%, dentro del periodo que va desde el año 2008 al 2012, en comparación a las emisiones al año 1990. Por ejemplo, si la contaminación de estos gases en el año 1990 alcanzaba el 100%, al término del año 2012 deberá ser del 95%.
- Acuerdo de París. Tratado internacional sobre el cambio climático aprobado el 12 de diciembre de 2015, entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Fue ratificado por el Perú mediante Decreto Supremo 058-2016-RE y entre sus objetivos se propone fomentar la implementación de vehículos eléctricos o híbridos en un porcentaje no menor al 20% al año 2030.

VII. ANÁLISIS TÉCNICO-LEGAL

7.1. Acumulación de propuestas legislativas

La acumulación de proyectos legislativos en sede parlamentaria, regulada inicialmente por el Acuerdo de Consejo Directivo 686-2002-2003/CONSEJO-CR, aprobado el 4 de junio de 2003, y luego por el artículo 77-A del Reglamento del Congreso de la República, es el mecanismo adjetivo que habilita a las comisiones parlamentarias legislativas emitir pronunciamiento sobre uno o más proyectos que le son enviados para estudio especializado. Tiene como presupuesto habilitante la conexidad o conexión de la materia legislable y como propósito su regulación completa. Así, evita dictámenes contradictorios y permite preservar la economía procedimental parlamentaria. La acumulación, mirada desde la *teoría de la legislación*, es un mecanismo idóneo de contención ante la proliferación legislativa que afecta la unidad y coherencia del ordenamiento jurídico.

En esta perspectiva, se advierte conexidad en la materia legislable que abordan los proyectos legislativos 3203/2022-CR y 3387/2022-CR y, además, concurre el elemento temporal requerido en el artículo 77-A del Reglamento del Congreso, por cuyas razones han sido acumulados para su tratamiento conjunto.

7.2. Antecedentes de propuestas legislativas

En el Sistema de Proyectos de Ley se encuentran la siguiente información.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Proyecto de Ley	Sumilla	Período parlamentario	Estado
6355/2002-CR	BENEFICIOS PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULO CERO EMISIÓN	2001- 2006	Dictamen Favorable Sustitutorio Transportes y Comunicaciones - Falta dict. Economía
4685/2014-CR	LEY QUE FOMENTA LA ADQUISICIÓN Y LA UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS	2011 - 2016	Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera Transportes y Comunicaciones
2182/2016-CR	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL FOMENTO Y PROMOCION DEL USO DE VEHÍCULOS HÍBRIDO-ELÉCTRICOS Y DE LOS EQUIPOS SURTIDORES NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO	2016-2021	Dictamen Favorable Sustitutorio Transportes y Comunicaciones - Al Archivo por fin de legislatura
3071/2017-CR	LEY QUE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS NO CONTAMINANTES EN EL PAÍS	2016-2021	Dictamen Favorable Sustitutorio Transportes y Comunicaciones - Al Archivo por fin de legislatura
3446/2017-CR	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (EV) O HÍBRIDOS ENCHUFABLES (PHEV) ASÍ COMO LA IMPLEMENTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ADECUADA PARA SU UTILIZACIÓN	2016-2021	Dictamen Favorable Sustitutorio Transportes y Comunicaciones - Al Archivo por fin de legislatura

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

7941/2020-CR	LEY DE PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	2016-2021	Sin dictamen -Al Archivo por fin de legislatura – Actualizado para actual legislatura
1054/2021-CR	LEY DE PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
1973/2021-CR	LEY QUE PROPONE DECLARAR DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, HÍBRIDO ELÉCTRICOS Y DEL EQUIPAMIENTO PARA SU ABASTECIMIENTO -	2021-2026	Transportes y Comunicaciones

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

2617/2021-CR	LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE VERDE	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
2820/2022-CR	LEY QUE OTORGA FACILIDADES PARA LA MASIFICACIÓN DEL GAS NATURAL Y LA ADOPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE PARA ENFRENTAR LA CRISIS INFLACIONARIA DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO Y LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTOS INVERNADERO	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
2934/2022-CR	LEY QUE ESTABLECE COMO POLÍTICA PRIORITARIA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE PARA LA MODERNIZACIÓN DEL PERÚ	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
2979/2022-CR	LEY QUE INCENTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS PROMOVRIENDO LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
2988/2022-CR	LEY QUE INCENTIVA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y EL TRANSPORTE SOSTENIBLE	2021-2026	Fue retirada por su autor
3039/2022-CR	LEY QUE PROMUEVE LA COMERCIALIZACIÓN Y USO DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELECTRICOS EN EL PAÍS	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca,

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

			Finanzas e Inteligencia Financiera
3397/2022-CR	LEY DE PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA ELECTROMOVILIDAD	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
3448/2022-CR	LEY QUE REGULA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y EL TRANSPORTE SOSTENIBLE	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
4852/2022-CR	LEY DE PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL PERÚ.	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
4902/2022-CR	LEY QUE PROMOCIONA LA ELECTROMOVILIDAD EN EL PERÚ.	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
4903/2022-CR	LEY DE PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL PERÚ.	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
5113/2022-CR	LEY QUE PROMUEVE LA ELECTROMOVILIDAD COMO HERRAMIENTA AL EMPRENDIMIENTO DEL MICRO Y PEQUEÑO EMPRESARIO	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

			Financiera
5188/2022-CR	LEY QUE REGULA EL DESARROLLO Y LA PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera
6798/2023-CR	LEY QUE PROMUEVE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS BAJO EL SISTEMA DE TRANSPORTES MASIVO	2021-2026	Con dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera

7.3. Principio de necesidad regulatoria

La necesidad regulatoria es un principio que, junto a otros como el de especialidad, de pluralidad o de proporcionalidad, forma parte o inspira la función parlamentaria y, por ende, la función legislativa.

Generalmente se forma como resultado del trabajo desplegado por el legislador y también por los demás actores investidos con el derecho de iniciativa legislativa, aunque en algunos casos tiene relación con la difusión mediática de situaciones con fuerte impacto en la población, tales como la comisión de delitos en agravio de personas vulnerables, la corrupción política, la contaminación ambiental, los problemas de salud pública, entre otros.

Dicha necesidad se refleja en el ejercicio del derecho de iniciativa legislativa, ergo, en la presentación de proyectos legislativos por los diversos grupos parlamentarios que ocupan escaños en el Congreso de la República. Cuando este es constante y sostenido en el tiempo -más de dos períodos constitucionales consecutivos- y se proyecta hacia el crecimiento, podemos afirmar que se satisface dicho principio o que la materia legible propuesta ha alcanzado el "momento legislativo".

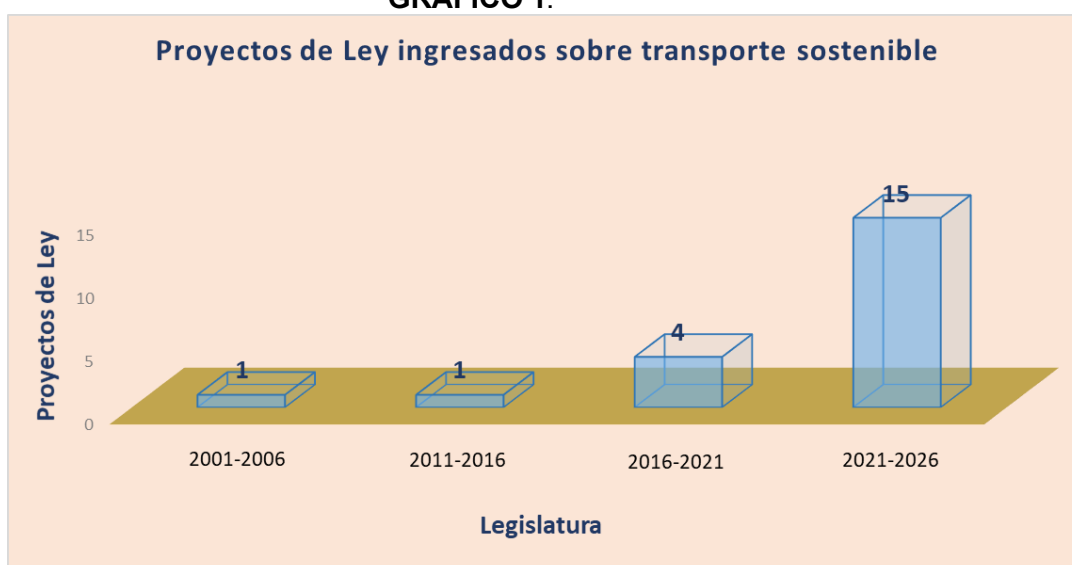
En el caso de la electromovilidad, materia que abordan los proyectos legislativos comprendidos en el presente dictamen, los datos objetivos permiten colegir que durante 4 períodos parlamentarios, es decir, durante casi 20 años, se han presentado diversos proyectos legislativos proponiendo el marco legal para *la promoción y masificación creciente y sostenida del transporte eléctrico en el país; la promoción de condiciones favorables para el desarrollo de la industria y mercado de vehículos eléctricos e híbridos, así como su infraestructura de carga y mantenimiento; el desarrollo del mercado y un parque automotor nacional de vehículos eco-amigables;*

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

declarar de interés nacional y necesidad pública la promoción de políticas que incentiven la fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos, híbridos o eco-amigables en el territorio nacional, con la finalidad de reducir los contaminantes locales que afectan la salud pública de las personas y la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) que afectan el ambiente y causan daños en la salud pública.

Durante el período parlamentario 2001-2006 se presentó un proyecto legislativo al igual que en 2011-2016. En el período 2016-2021 se presentaron 4 y en el presente período 2021-2026, hasta la fecha, se han presentado nada menos que 15, cuya descripción consta en los antecedentes parlamentarios del presente dictamen. Estos datos objetivos son suficientes para señalar que la electromovilidad ha alcanzado su momento “momento legislativo” y que, conforme se ampliará más adelante al analizar las opiniones recibidas, satisface largamente el principio de necesidad legislativa.

GRÁFICO 1.



Fuente. Sistema de proyectos de ley

Elaboración. Propia

7.4 Impactos de la contaminación por el uso de vehículos con motor de combustión interna

La información recabada durante el estudio de los proyectos legislativos nos permite afirmar que, al año 2020, un 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) son causadas por el sector del transporte.²² En el 2021, según el trabajo del

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Comité de Gestión de la iniciativa de Aire Limpio,²³ el parque automotor generaba el 70% de la contaminación del aire en el Perú. A la fecha, estas cifras deben haber crecido considerablemente.

Entre las causas de estos altos niveles de polución tenemos que, en Lima y Callao, hay un aumento en el uso de vehículos particulares, además de la desorganización del sistema de transporte público, a ellos se debe sumar que la flota de vehículos privados y de transporte público del Perú tiene una antigüedad mayor a la recomendada, lo que trae consigo la proliferación de motores de combustión más contaminantes y sin el control o fiscalización adecuados para mitigar sus efectos en la calidad del aire. Afirma la Asociación Automotriz del Perú (APP) que el promedio de antigüedad de los autos en el Perú es de 13,6 años *siendo uno de los más altos en todo Latinoamérica y tiene consecuencias directas en la contaminación del aire.*

La combustión interna de los vehículos y camiones con motores a gasolina, diésel y otros derivados de fósiles y energías no renovables produce los siguientes contaminantes del aire:

"Material Particulado (PM).

Un tipo de materia particulada es el hollín que se encuentra en los tubos de escape de los vehículos de motor. Las partículas finas que miden menos de una décima parte del diámetro de un cabello humano suponen una grave amenaza para la salud humana, ya que pueden penetrar de forma profunda en los pulmones.

Las PM pueden ser un contaminante primario o secundario de los hidrocarburos, los óxidos de nitrógeno y los dióxidos de azufre. Los gases de escape de los motores diésel (gasoil) contribuyen en gran medida a la contaminación por PM.

Compuestos orgánicos volátiles (COV). *Estos contaminantes reaccionan con los óxidos de nitrógeno en presencia de la luz solar para formar ozono a nivel del suelo, un ingrediente principal del smog. Aunque es beneficioso en la atmósfera superior, a nivel del suelo este gas irrita al sistema respiratorio, provocando tos, asfixia y reducción de la capacidad pulmonar.*

Los COV emitidos por carros, camiones y autobuses—los cuales incluyen los contaminantes tóxicos del aire benceno, acetaldehído y 1,3 butadieno—están relacionados con distintos tipos de cáncer.

Óxidos de nitrógeno (NOx). *Estos contaminantes forman ozono a nivel del suelo y material particulado (secundario). Además, son peligrosos como contaminantes primarios, ya que los NOx pueden causar irritación pulmonar y debilitar las defensas del cuerpo contra infecciones respiratorias como la pulmonía y la gripe.*

Monóxido de carbono (CO). *Este gas sin olor ni color venenoso se forma por la*

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

quema de combustibles fósiles como la gasolina y es emitido principalmente por coches y camiones. Cuando se inhala, el CO bloquea el oxígeno del cerebro, el corazón y otros órganos vitales.

Dióxido de azufre (SO₂). *Las centrales eléctricas y los vehículos de motor generan este contaminante al quemar combustibles que contienen azufre, especialmente el diésel (gasoil) y el carbón. El dióxido de azufre puede reaccionar en la atmósfera formando partículas finas y, como otros contaminantes del aire, representa el mayor riesgo para la salud de los niños pequeños y los asmáticos.*

Gases que atrapan el calor. *Los vehículos de motor también emiten contaminantes, sobre todo **dióxido de carbono**, que contribuyen al cambio climático global. De hecho, las emisiones del tubo de escape de coches, camiones y autobuses representan más de una quinta parte de la contaminación total de EE. UU que causa el cambio climático. Los transportes, que incluyen aviones, trenes y barcos, representan una quinta parte de la contaminación total de EE. UU que causa el cambio climático. Los transportes, que incluyen aviones, trenes y barcos, representan alrededor del 30% de todas las emisiones de gases que atrapan el calor.*²⁴

Las emisiones contaminantes más comunes provienen de la combustión del combustible y son liberadas por el escape del vehículo. Se denominan contaminantes primarios y secundarios:

Gráfico 4.



Fuente. Ucsusa

El proceso de combustión, usando energías no renovables, derivados del petróleo, es el siguiente:

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

"Los combustibles fósiles están formados por una mezcla de diferentes hidrocarburos; luego del proceso de combustión completa generan principalmente monóxido de carbono (CO) y vapor de agua; sin embargo, el funcionamiento de los motores es complejo debido a varios factores y la combustión no se desarrolla en su totalidad. Entre las causas más importantes se destaca la potencial falta de oxígeno y la variabilidad de la mezcla oxígeno/combustible; la baja temperatura, cuando los motores inician su funcionamiento, etc., y como consecuencia se producen emisiones de CO; además de hidrocarburos sin oxidar o parcialmente oxidados [Moreno Racero, et al].

Una combustión incompleta contamina el aire, y libera menos energía de la que teóricamente puede obtenerse, ocasionando así una pérdida económica que puede llegar a ser importante para las diversas posibilidades de combinación entre el carbono y el oxígeno.

Adicionalmente, y debido a las altas temperaturas en la cámara de combustión, (estabilidad térmica del motor), se produce la combinación de N₂ (dinitrógeno) y O₂ (dióxido), formando NO_x [USEPA].

El azufre forma parte de las impurezas que contienen los combustibles fósiles. Su oxidación produce la formación y emisión de SO₂ (dióxido de azufre). Interfiere directamente en la eficiencia de los catalizadores, cuyo uso sólo es viable con combustible con muy bajo contenido de azufre.

Las emisiones de partículas se producen por la combustión, el desgaste de los neumáticos, recubrimiento de frenos y superficies de rodadura, o por la suspensión de polvo (levantamiento de polvo del camino, polvo recogido por las llantas del vehículo y suspendido en el aire por la turbulencia ocasionada por el movimiento). Las partículas que dan un color blanco al humo del escape se asocian a condiciones frías de los motores; en tanto que humos de color azulado y negro, se asocian a la combustión incompleta de mezclas que pueden contener lubricantes. La gran mayoría de las partículas finas (PM_{2.5}) se producen debido a la combustión; por lo que cuando se comparan con las del desgaste de las llantas y frenos, son poco significativas; por ello en algunas ocasiones son omitidas de los inventarios de emisiones. Los vehículos diésel producen de 10 – 100 veces más partículas de combustión que los de gasolina"²⁵.

Debido a sus características, estas emanaciones o gases contaminantes producidos por los motores a combustión afectan, con mayor incidencia, en la salud, como otras, en el ambiente.

Así entonces, los contaminantes NO_x (óxidos de nitrógeno); SO_x (óxidos de azufre); Compuestos Orgánicos Volátiles (COV); CO (monóxido de carbono); y las partículas PM (partículas en suspensión) afectan a la salud, mientras que otros gases inciden en el

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

efecto invernadero, como es el CO₂ (dióxido de carbono) que es un gas que contribuye al calentamiento del planeta, aunque no sea el único y junto al metano, óxido nitroso o gases fluorados forman parte de los gases de efecto invernadero (GEI).

7.4.1 Impactos en la salud pública

La contaminación del aire está tomando una gravedad incontrolable tanto en el Perú como a nivel global. Según información de la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 99% de la población mundial respira aire que supera los límites de contaminación atmosférica previstos, lo que supone un peligro para la salud; y, anualmente, 7 millones de personas mueren por esta causa al año. Ciertamente la contaminación generada por el parque automotor libera partículas muy pequeñas (material particulado) que ingresan al sistema respiratorio, así como al torrente sanguíneo.

El material particulado (PM) presenta dos tipos de material: partículas gruesas (entre 2,5 a 10 μ) y partículas finas (menor a de 2,5 μ), el dióxido de nitrógeno (NO₂) que se forma en los procesos con la combustión, principalmente donde se emiten en el tráfico por carretera y el dióxido de azufre (SO₂), emitido por actividades humanas. Este material particulado es un indicador sustitutivo habitual de la contaminación del aire.

Los principales componentes de la materia particulada son los sulfatos, los nitratos, el amoníaco, el cloruro de sodio, el carbono negro, los polvos minerales y el agua.

Tratándose de una emisión muy contaminante la OMS emitió una guía o directriz denominada "OMS PM_{2.5} de contaminación del aire", a fin de monitorear la calidad del aire en todos los países y ver cuáles de ellos están avanzando para cumplir la meta de mantener un promedio anual de 5 μ g/m³ o menos de partículas en suspensión o material particulado (PM).

Al año 2023, conforme al "Mapa mundial interactivo de 2023 de las concentraciones de PM_{2.5} por ciudad"²⁶ solo seis países cumplieron con la guía de la OMS PM_{2.5}: Australia, Estonia, Finlandia, Granada, Islandia y Nueva Zelanda.

La situación del Perú desde 2018 al 2023 en la clasificación de los países y regiones con mayor contaminación en función de la concentración de PM_{2.5} media anual (μ g/m³) es la siguiente:²⁷

Gráfico 5

2023	2022	2021	2020	2019	2018
18.8	23.5	29.6	17.9	23.3	28

Fuente. Iqair.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Tomando como base el promedio de ciudades monitoreadas,²⁸ nuestro país tiene, hasta 2023, entre 3 a 7 veces superior del límite fijado por la OMS en calidad de aire mínimo aceptable. La contaminación del aire es el principal riesgo ambiental para la salud pública porque expone a las personas a riesgos de infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas, derrames cerebrales, cáncer de pulmón, entre otros.

En efecto, manteniéndonos con información publicada por la Organización Mundial de la Salud²⁹ el material particulado (PM) con un diámetro de 10 micras o menos, ($\leq$ PM10) puede penetrar y alojarse, conforme hemos señalado, en los pulmones, pero las partículas más dañinas para la salud son aquellas con un diámetro de 2,5 micras o menos, ($\leq$ PM2.5), tan pequeñas que 60 de ellas forman el ancho de un cabello humano. Así:

Las PM2.5 pueden penetrar la barrera pulmonar y entrar en el torrente sanguíneo. Pueden aumentar el riesgo de enfermedades cardíacas y respiratorias, así como de cáncer de pulmón (...) el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el dióxido de azufre (SO₂) también pueden causar asma, síntomas bronquiales, inflamación e insuficiencia pulmonares.

¿Cuán contaminado puede estar el aire antes de que empiece a afectar a nuestra salud? Con respecto a las PM2,5, las directrices de la OMS establecen que el nivel máximo de seguridad es una concentración media anual de 10 μ g/m³ o menos.

Con relación al dióxido de nitrógeno (NO₂) constituye una parte importante de las PM2.5. y tiene como efecto en la salud el aumento de los síntomas de bronquitis en niños asmáticos, asimismo, disminuye el desarrollo pulmonar³⁰.

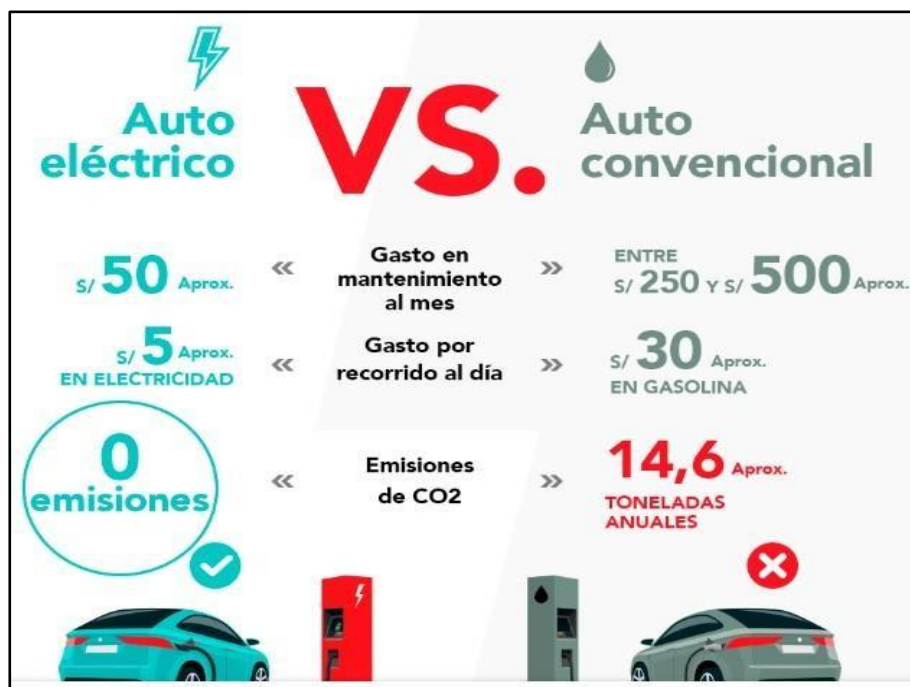
El Dióxido de azufre (SO₂) generado por la combustión de fósiles (carbón y petróleo) produce inflamación del sistema respiratorio, provoca tos, secreción de mucosa, agravamiento del asma y de la bronquitis crónica³¹.

7.4.2 Impactos en el ambiente

Conforme a la información publicada por el Ministerio de Energía y Minas, las emisiones anuales de dióxido de carbono (CO₂) de un vehículo convencional son 14,6 toneladas, aproximadamente, siendo el contaminante más perjudicial para el ambiente porque forma parte de los Gases de Efecto Invernadero (GEI).

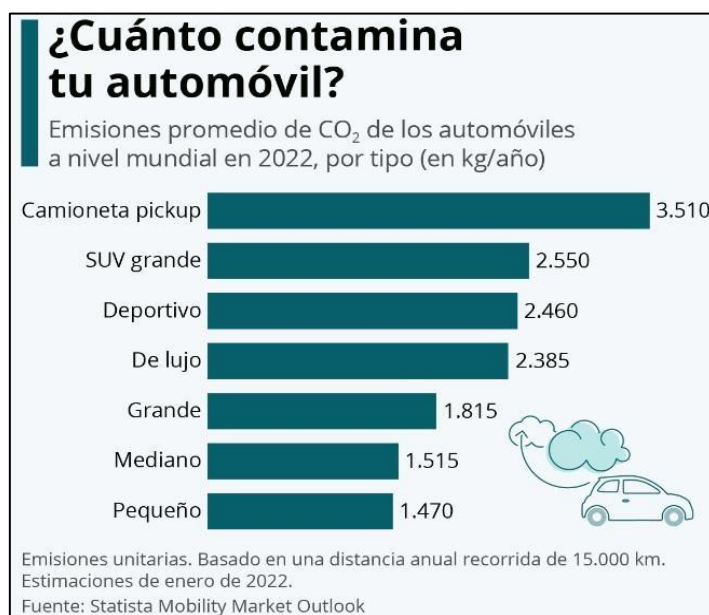
DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Gráfico 6



Fuente: MINEM

Gráfico 7



DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
NIVEL NACIONAL.

A nivel mundial, las emisiones de CO₂ de una camioneta pickup son, de media, más del doble que las de un automóvil pequeño o mediano, lo que representa una diferencia de unos 2.000 kilogramos de CO₂ al año (por 15.000 km recorridos). Los SUV grandes y los deportivos también se encuentran entre los automóviles que más dióxido de carbono emiten.³² Estas emisiones de CO₂ aumentan a medida que el motor sufre desgaste por el tiempo (antigüedad del vehículo) así como a la falta de mantenimiento.

Conforme hemos señalado, el promedio de antigüedad de los autos es en Perú es de 13,6 años, siendo uno de los tiempos de uso de vehículo más altos en todo Latinoamérica.

Por su parte, el servicio público de pasajeros es prestado mayoritariamente por unidades vehiculares del tipo microbuses (30 pasajeros) y camioneta rural (11 pasajeros); excepcionalmente se utilizan buses. La antigüedad de la flota se encuentra, en promedio, por encima de 30 años para microbuses y de más de 20 años para camionetas rurales.³³ Así, no resulta extraño que al año 2021, las emisiones de CO₂ se hayan incrementado en 8,557 megatoneladas, lo que representa un aumento del 18,37% respecto al año 2020. Con estas cifras el Perú ocupó en dicho año el puesto 129 del ranking de países por emisiones de CO₂, formado por 184 países, que se ordenan de menos a más contaminantes.

Gráfico 8

Perú - Emisiones de CO ₂			
Fecha	CO ₂ Totales Mt	CO ₂ Kg/1000\$	CO ₂ t per capita
2021	55,144	0,13	1,64
2020	46,587	0,13	1,40
2019	57,583	0,14	1,75
2018	55,141	0,13	1,69
2017	54,889	0,14	1,71
2016	57,271	0,15	1,80
2015	54,597	0,15	1,74
2014	53,164	0,15	1,72
2013	50,211	0,14	1,64
2012	49,084	0,15	1,63
2011	49,162	0,16	1,65
2010	45,779	0,16	1,56
2009	41,888	0,16	1,44
2008	38,972	0,15	1,36

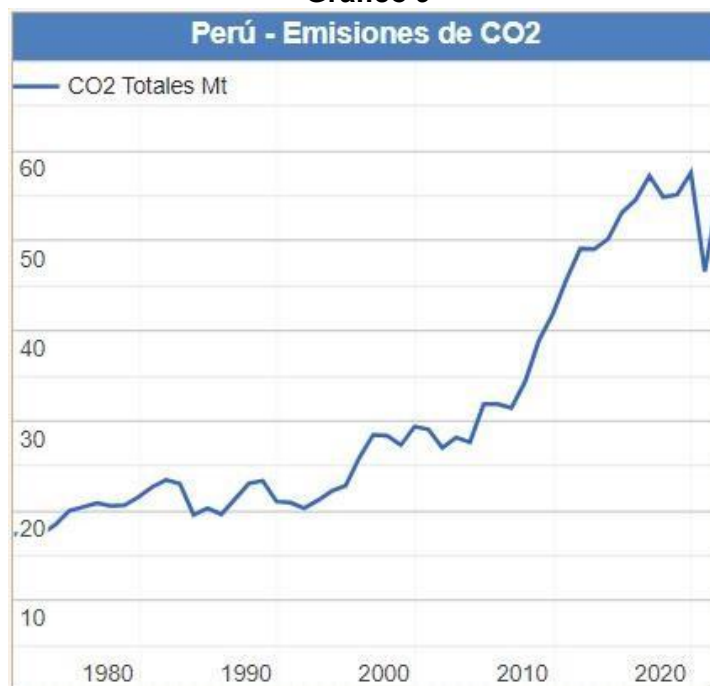
Fuente. Decreto Supremo 012-2019-MTC

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

Se aprecia que desde el año 2008 han venido aumentando las emisiones de CO₂ en el país, salvo el año 2020 en que por la pandemia bajaron, brevemente, esos índices para retomarlos con mayor nivel el año 2021.

Asimismo, las emisiones per cápita de CO₂ en Perú, han aumentado en 2021, en el que han sido de 1,64 toneladas por habitante.³⁴

Gráfico 9



Fuente. Datos macro.

Estas cifras, sumadas a las consignadas en el presente dictamen presentadas por la OMS, refuerzan la necesidad de acción inmediata de la CPAAAE.

7.5 Hacia el cambio de la matriz energética en el transporte

La necesidad de afianzar las bases para renovar el parque automotor peruano y mitigar el impacto de los GEI y otros gases contaminantes que genera el transporte, ha dejado de ser una necesidad para convertirse en un imperativo que, desde la CPAAAE, se debe asumir en forma prioritaria, con mayor razón si nuestro país tiene compromisos internacionales que cumplir y que fluyen del Protocolo de Kyoto y del Acuerdo de París.

Una de las medidas trascendentes radica en el cambio de la matriz energética en el transporte (público y privado) para reemplazarla por energías más sostenibles y así mejorar su eficiencia y sostenibilidad. Es importante reconocer que existen algunos

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

avances, pero requieren ser consolidados en una respuesta estatal integrada.

En efecto, mediante Decreto Supremo 012-2019-MTC, que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano – PNTU 2019, se señaló como tendencia que favorece al cambio de matriz energética las *"Tendencias Ambientales"* por las que se busca un *"sistema eficiente de transporte urbano que mitigue los gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales del aire, así como también, la acelerada introducción de vehículos eléctricos e híbridos y las articulaciones intermodales en la prestación de los servicios de transporte urbano"*.

La promoción del uso de energías renovables (RER) se inició en el año 2008 con el Decreto Legislativo 1002, que aprueba medidas para la Promoción de Inversión para la Generación de Electricidad con el Uso de Energías Renovables, donde se declaró interés nacional y necesidad pública el desarrollo de nueva generación eléctrica. Con esta norma se impulsó la introducción de fuentes renovables no convencionales de generación eléctrica o RER, con la finalidad de mitigar las emisiones de GEI. La ley define como RER a las fuentes de energía renovables no convencionales, solar, eólico, geotérmico, biomasa e hidroeléctrico hasta 20 MW. Entonces, a partir del año 2013 se empezó a producir electricidad por fuentes solares y eólicas.

La hidroelectricidad ha sido la principal fuente de generación eléctrica, pero, desde hace 10 años, se ha diversificado hacia fuentes solares y eólicas. La entrada de fuentes solares y eólicas ha crecido de manera sostenida en los últimos años, pasando de 3.4% en el 2016 a 5.5% en el 2022, donde esta participación se divide en plantas eólicas (3.2%) y solares (1.4%).

Con estas medidas se busca pasar de la generación de energía eléctrica basada en hidroeléctricas a nuevas formas como la energía eólica y de otras fuentes. En la actualidad existen 7 centrales eólicas que se encuentran en las regiones de Piura, Cajamarca, La Libertad e Ica, donde se viene generando 408 MW (megawatts). También se cuenta con 8 centrales solares, que se encuentran en las regiones de Arequipa, Tacna y Moquegua, que generan una energía de 284.48 MW³⁵.

Sin embargo, al 2022, la participación de las energías renovables no convencionales en el Perú equivale solo al 1,3% en el caso de la energía solar y 2,7% en eólica, mientras que en países como Colombia ya superan el 16% de la matriz energética³⁶.

A la luz de estas cifras podemos sostener que es plenamente necesario cambiar la matriz energética en el transporte, abandonando el uso de combustibles fósiles para adoptar tecnologías limpias, sin la emisión de gases contaminantes, acompañando otras medidas complementarias que lo hagan viable.

La pandemia del Covid-19 nos dejó muchas lecciones. A nivel mundial, en la ciudad de Wuhan, China, las emisiones contaminantes bajaron en un 25% por primera vez, según información de María Paz Cigarán, CEO de la ONG Libélula, señalando también que *"En*

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

*el caso de Perú, y de Lima específicamente, se redujeron entre 60% y 70% las emisiones de material particulado 2.5, que es un contaminante que te hace daño directamente a los pulmones.*³⁷ Según la Agencia Internacional de Energía, la actividad media mundial en las carreteras cayó casi un 50% en comparación con 2019³⁸.

En la ciudad de México D.F, una de las ciudades con mayor contaminación en Latinoamérica, en el segundo y tercer trimestre de 2020 hubo caídas significativas de los niveles de concentración de los contaminantes de NOX (-35%, -19%), NO (-65%, -21%), NO2 (-25%, -18%), SO2 (-26%, -33%), PMCO (-13%, -26%) y CO (-13%, sin efecto) con respecto al escenario base. Por su parte, los contaminantes PM2.5 y PM10 mostraron una reducción solamente en el tercer trimestre de 2020, pero no cayeron durante el segundo trimestre. No obstante, los niveles de concentración de O3 presentaron un aumento significativo en el segundo trimestre de 2020 de +17% en comparación con el escenario base. Es decir, se redujo la concentración de estos contaminantes del aire entre 13% a 65% solo durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

Sin embargo, con el regreso a la normalidad estos contaminantes aumentaron a sus niveles pre-pandemia a partir del cuarto trimestre de 2020, por lo que no hubo efectos a mediano y largo plazo en la mejora de la calidad del aire en dicha ciudad³⁹.

En lo que respecta a la ciudad de Lima, según información recopilada por ESAN la contaminación ambiental durante la pandemia disminuyó, aproximadamente, en un 77%⁴⁰.

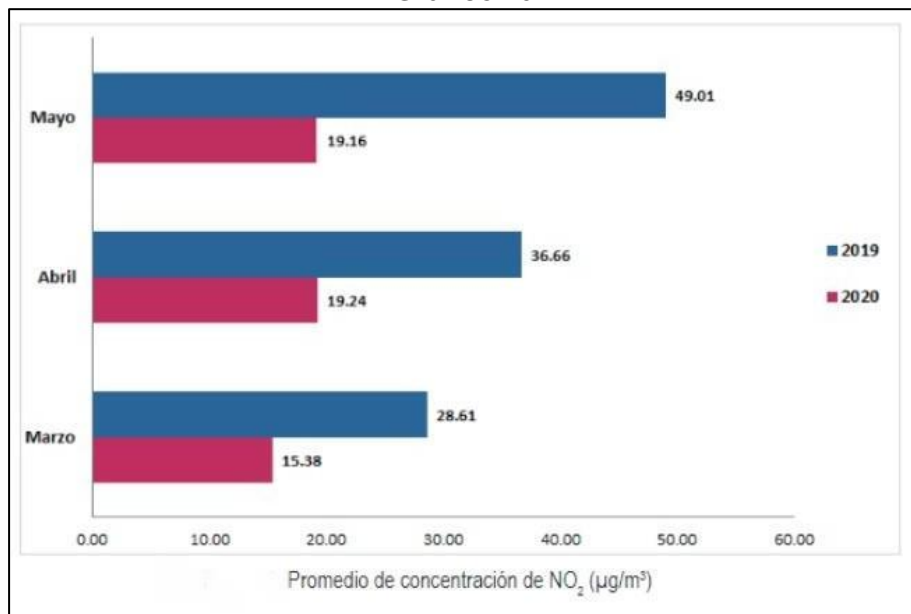
Asimismo, conforme a información del Ministerio del Ambiente, durante marzo del 2018 se registraron 6 superaciones al Estándar de Calidad Ambiental (ECA) diario (50 µg/m3) por PM 2,5 *"y en lo que va de marzo 2020 tampoco se registraron superaciones al ECA (...) no se ha registrado ningún promedio semanal por encima de 20 µg/m3. Adicionalmente, los promedios semanales durante el aislamiento social obligatorio se han registrado en valores iguales o por debajo de los 10 µg/m3, siendo también los promedios semanales más bajos registrados de los últimos 3 años"*⁴¹.

En la investigación sobre "Incidencia de la cuarentena por covid-19, en la calidad del aire (NO2) de la ciudad de Lima" (2020) se concluyó que *"el aislamiento social obligatorio (cuarentena) a causa de la covid-19 generó un impacto positivo en la calidad de aire en la ciudad de Lima; disminuyendo la concentración de NO2 (µg/m3) en los meses de marzo, abril y mayo para el año 2020, debido por la escasa circulación vehicular del transporte público y particular"*⁴².

Conforme a las cifras mostradas en la investigación, se pasó de un promedio de 35 µg/m3 a 40 µg/m3, en 2019, a unos índices de calidad del aire de 15 a 19 µg/m3 entre marzo y mayo de 2020.

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

Gráfico 10.

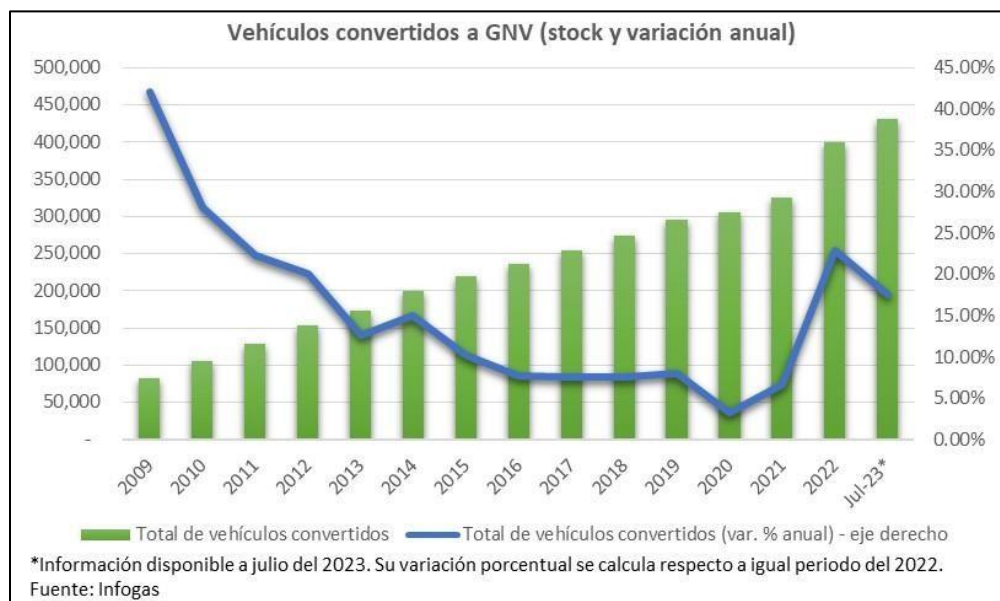


Los combustibles son parte de la denominada fuente de energía no renovable, y procede de la descomposición de materia orgánica de animales, plantas y microorganismos, y cuyo proceso de transformación tarda millones de años. Se clasifican en tres tipos - **petróleo, carbón y gas natural**- y, según las Naciones Unidas, comprenden el 80% de la demanda actual de energía primaria a nivel mundial.⁴³ En cuanto al gas natural producido en Camisea desde 2004, hasta la fecha no ha logrado masificarse ni constituirse en una energía que sea el paso intermedio hacia un cambio de matriz energética. Al 2023, solo un millón y medio de hogares cuentan con cobertura y el 90% de beneficiarios están en Lima y Callao, al final dificulta los avances para alcanzar la transición energética a las renovables⁴⁴.

Las cifras sobre contaminación del aire en el país dan cuenta que la transformación de vehículos hacia el GNV y GLP no ha tenido gran impacto en la mitigación de las emisiones de los vehículos convencionales. Según información de la AAP *“El parque automotor de vehículos a gas natural continuó incrementándose durante los primeros siete meses del 2023; sin embargo, el ritmo de conversión se ha reducido en comparación al año pasado [...] el número total de vehículos convertidos a GNV en nuestro país sumó 431,857 unidades a julio último, evidenciando un aumento de 17.48% respecto a lo reportado en similar mes del 2022, cuando se contabilizaron 367,607 unidades. Esta tasa de crecimiento es menor a la de diciembre del 2022 (22.87%) sin embargo, supera a la expansión promedio registrada en los últimos 10 años (10.16%)”*⁴⁵.

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

Gráfico 11



Respecto a los vehículos con GLP (gas licuado de petróleo), al mes de agosto de 2023, más de 650 mil vehículos en el país ya usan GLP como combustible y existen más de 1,500 centros de abastecimiento de este combustible. Asimismo, más de 650 mil vehículos de uso particular y servicio público están haciendo uso del GLP como principal fuente de combustible en el país, señala la Sociedad Peruana de Gas Licuado (SPGL). El segmento vehicular representa el 38% de la demanda total de GLP en el país que supera las 2 mil toneladas. El Perú es productor de GLP que proviene del gas natural que se extrae de los yacimientos de Camisea, asimismo, emite menos dióxido de carbono que la gasolina y el diésel⁴⁶.

La información antes glosada nos muestra que la disminución en la contaminación del aire y la mitigación de los efectos de las emisiones de gases que producen el calentamiento global pasa necesariamente por disminuir el actual transporte automotor contaminante, sea en cantidad (promoviendo medidas que castiguen su proliferación o retiren del parque automotor los vehículos antiguos) o en calidad que se lograría con el **cambio de matriz energética para el transporte** (público y privado) abandonando el uso de combustibles fósiles.

7.5. La electromovilidad como política de Estado

La información presentada en el cuerpo del presente dictamen nos permite colegir que las emisiones de dióxido de carbono en el mercado automotriz peruano, a comparación del mercado automotriz internacional, son considerablemente altas (aproximadamente 190.5

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

g/km). La meta de emisión de carbono para el mercado automotriz europeo es de 95 g/km, es decir, la mitad de las emisiones en el Perú

(MINAM, 2014). Muchos son los factores contributivos, el parque vehicular peruano tiene 15 años a más de antigüedad, el uso de combustibles de mala calidad, por ejemplo, el gasohol contiene azufre, benceno, aromáticos y aditivos como el manganeso que son una fuente muy potente de contaminación que no está siendo regulada adecuadamente conforme lo señala la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental.

No cabe duda de que estamos ante un problema público que requiere la respuesta o acción concertada del Estado (en sus tres niveles) mediante el diseño y ejecución de una política pública (política nacional) con participación de la sociedad civil organizada, de los actores económicos, de los actores involucrados en la actividad del transporte y de los ciudadanos. Por ello, la propuesta central de la norma propuesta es la elaboración de la Política Nacional para la Promoción y Masificación de la Electromovilidad. Ciertamente están ingresando al parque automotor nacional vehículos eléctricos e híbridos, sin embargo, como precisamos más adelante, las cifras son poco significativas a la luz de otros países como Brasil o México.

Es importante señalar que en nuestro país no existe una política para promover o masificar la electromovilidad, ni siquiera un plan con dicho fin. Solo encontramos normas sectoriales dispersas, propuestas desde la sociedad civil, del gremio automotriz o algunas medidas que no están articuladas y, por tanto, carecen de un propósito o finalidad concreta.

Entre otras normas, podemos referir precisamente el Decreto Supremo 095-2018-EF que modificó el Literal A del nuevo Apéndice IV del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), aprobado por Decreto Supremo 055-99-EF, **dejando inafectos del ISC a los vehículos nuevos híbridos, a gas y eléctricos.** El impacto de esta norma y de otras vigentes lo veremos en el acápite siguiente.

7.6. La electromovilidad en el Perú y América Latina

7.6.1. En el Perú

Con la aprobación del Decreto Supremo 095-2018-EF⁴⁷ que inafectó del impuesto selectivo al consumo a los vehículos nuevos híbridos y eléctricos, desde el año 2018, la AAP proyectó que la venta de este tipo de vehículos al 2030 llegaría a las 20 mil unidades:

Gráfico 12.

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

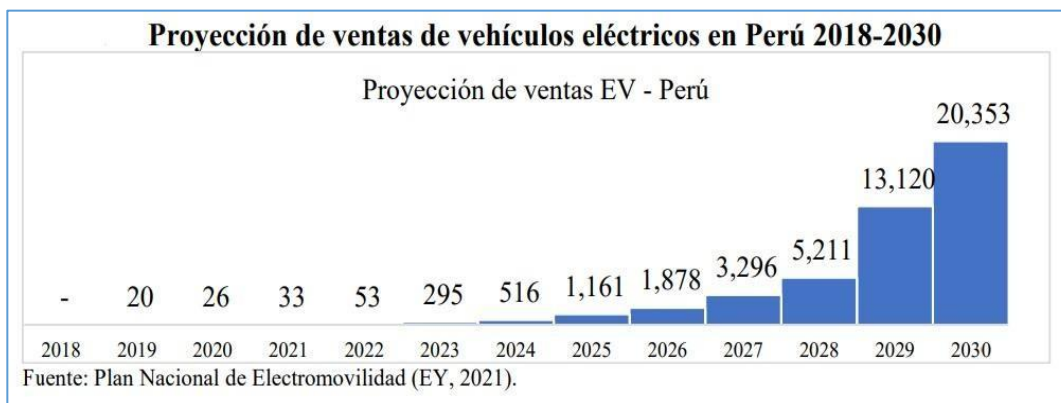
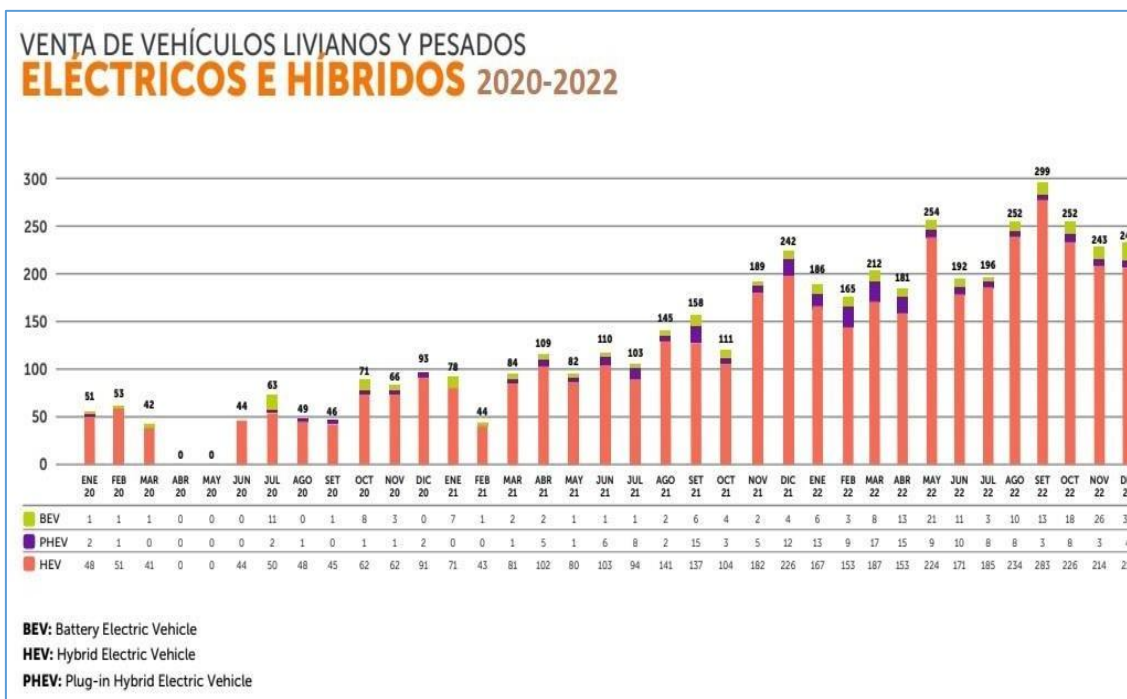


Gráfico 13



Fuente: <https://aap.org.pe/informes-estadisticos/diciembre-2022/Informe-Diciembre-2022.pdf>

En el año 2023, conforme información de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), se vendieron 1384 HEV, 2288 MHEV, 123 BEV y 162 PHEV, haciendo un total de **3957 vehículos** (Información contenida en la Carta 007-2024/AAP-PD-GG).

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

Gráfico 14.

INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS, POR MARCA Y MODELO: 2023				
MARCA	MODELO	TECNOLOGÍA	TOTAL VENDIDO	PRECIO ESTIMADO US\$
TOYOTA	COROLLA	HEV	115	33,000
	COROLLA CROSS	HEV	450	35,606
	RAV4	HEV	323	40,857
	YARIS CROSS	HEV	39	26,969
GEELY	AZKARRA	MHEV	176	24,940
	OKAVANGO	MHEV	483	24,445
SUZUKI	ERTIGA	MHEV	236	18,393
	FRONX	MHEV	68	15,346
	GRAND VITARA	MHEV	211	18,544
	SWIFT	MHEV	60	14,696
AUDI	A4	MHEV	82	43,593
	A5	MHEV	36	53,477
	A6	MHEV	21	62,092
	E-TRON	BEV	12	100,933
	Q5	MHEV	149	60,207
	Q5 SPORTBACK	MHEV	62	66,761
	Q7	MHEV	30	86,001
	Q8	MHEV	44	96,351
VOLVO	XC40	MHEV	116	52,584
	XC60	MHEV	128	63,011
	XC90	MHEV	52	80,597
MERCEDES BENZ	GLC	MHEV	167	70,290
	GLE	MHEV	91	99,313
BMW	330E	PHEV	43	63,107
	X1	PHEV	68	60,543
	X3	PHEV	24	71,321
LEXUS	NX	HEV	33	63,347
	RX	HEV	47	77,257
	UX	HEV	40	42,449
HYUNDAI	KONA	BEV	25	38,973
		HEV	71	38,973
SUBARU	CROSSTREK	HEV	21	34,426
	FORESTER	HEV	82	31,449
KIA	NIRO	HEV	79	37,511
FORD	ESCAPE	HEV	30	44,664
	F-150	HEV	35	75,486
CHERY	TIGGO 7 PRO MHEV	MHEV	42	24,150
	TIGGO 8 PRO PHEV	PHEV	12	43,470
MINI	COUNTRYMAN	PHEV	15	55,674
	HATCH 3DR	BEV	22	50,638
RAM	1500	MHEV	34	60,098
HAVAL	H6 HAVAL	HEV	19	35,612
JAC	T8	BEV	22	42,665
NISSAN	X-TRAIL	BEV	21	46,685
MAXUS	EV30	BEV	13	40,553
BYD	T3	BEV	8	40,894

Fuente. Asociación Automotriz del Perú.

A la norma antes glosada que exonera el impuesto selectivo al consumo para los vehículos eléctricos e híbridos se suman otras cuya importancia se debe relevar para fortalecerlas.

Destaca el Decreto de Urgencia 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo. Establece medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial. Las cifras

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

sobre la aplicación de esta norma indican que mediante el Programa de Chatarreo, implementado a nivel nacional, se eliminaron alrededor de 5000 camionetas rurales y buses, que permitió reducir las emisiones de CO₂ en Lima y Callao, aproximadamente 85,000 toneladas anuales. Además, se amplió y mejoró la calidad de la oferta de buses y del transporte público ferroviario de cercanías⁴⁸.

Asimismo, en la parte asignada al marco jurídico del presente dictamen se han transcrito otras normas legales e infralegales emitidas para promover el uso de energías renovables en el transporte. Dichas normas confirman que la acción estatal es dispersa, poco constante, sin mecanismos de evaluación para medir los impactos y, lo que se debe corregir con urgencia, sin la participación sectorial articulada.

7.6.2. En América Latina

La necesidad de regulación frente a la contaminación ambiental que produce el transporte no es privativa del Perú, con similar o mayor intensidad se repiten en casi todos los países de América Latina. Algunos han aprobado normas con rango de ley y otros con rango menor.

Argentina no cuenta con ley expresa sobre la electromovilidad, esta ha sido incorporada en la Ley 27686, Ley de Promoción de Inversiones en la Industria Automotriz Autopartista y su Cadena de Valor. Según Dplnews, el artículo 2 de esta ley considera como sexto objetivo primordial el impulso a las nuevas motorizaciones que incluye híbridos, eléctricos, a celda de combustible (hidrógeno), a gas, y biocombustibles, entre otras.

Colombia, el 11 de julio de 2019 aprobó la Ley 1964 por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos, cuyo objeto es generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, para contribuir con la movilidad sostenible y con la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero. Es un conjunto de disposiciones que incluye, además, incentivos y beneficios tributarios consensuados entre el Congreso Nacional y el Poder Ejecutivo. Ello se advierte de la promulgación efectuada por el presidente de la República con el refrendo de los ministros de Energía y Minas, de Comercio, Industria y Turismo, de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte.

Chile, con fecha 21 de noviembre del 2022, publicó la Ley 21.505, que promueve el almacenamiento de energía y la electromovilidad, aprobada por el Congreso Nacional y promulgada por el presidente de la República, introduciendo modificaciones a la ley General de Servicios Eléctricos y algunas disposiciones transitorias para la promoción de los vehículos eléctricos, híbridos y otros calificados como cero emisiones por el Ministerio de Energía.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Paraguay, tiene la norma más extensa sobre electromovilidad, se trata de la Ley 6925 promulgada el 25 de marzo de 2022, publicada 26 de octubre de 2022, bajo el nombre de *Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico en el Paraguay*. La norma fue objetada totalmente (observado según nuestro ordenamiento constitucional) y el finalmente aprobada luego de que ambas cámaras (Diputados y Senadores) rechazaran la objeción. En este caso no existe consenso entre parlamento y Gobierno.

Ecuador, el 11 de enero de 2024, publicó la Ley s/n denominada Ley Orgánica de Competitividad Eléctrica, que tiene como objeto optimizar el manejo de los recursos públicos asociados al sector eléctrico en el ámbito público y privado, así como en todo el territorio nacional. Mediante esta ley se efectúan reformas en diversas normas como: Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica, Ley Orgánica de Eficiencia Energética, Ley de Régimen Tributario Interno, Ley Orgánica de Urgencia Económica, Ley Orgánica de Empresas Públicas, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Debe destacarse que entre otras normas referidas a la electromovilidad, en la quinta disposición reformativa se modifica la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para disponer que *a partir del décimo año de entrada en vigencia de la ley aprobada, la reposición de vehículos de transporte terrestre comercial, que cumplan la vida útil autorizada para su funcionamiento, se renovarán por vehículos eléctricos, siempre que se garantice la infraestructura necesaria que permita la prestación del servicio de transporte eléctrico dentro de la respectiva jurisdicción.*

Los efectos de estas normas aún no pueden medirse dado que su aprobación, en la mayoría de los casos, ocurrió en el año 2022, salvo el caso de Colombia que ocurrió en 2019. Sin embargo, la información existente nos indica que la región se encuentra en transición a la electromovilidad o la descarbonización del transporte para mitigar o eliminar la contaminación ambiental del aire.

Según datos de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (ANDEMOS), en el año 2021, se vendieron en Latinoamérica un total de 22,181 automóviles sustentables, siendo México y Colombia los países que ingresaron las mayores ventas de vehículos eléctricos (BEV), híbridos enchufables (PHEV) e Híbridos (HEV).⁴⁹ En 2023 se patentaron en Argentina 9.601 vehículos híbridos y eléctricos, es decir, un 21,3% más que en 2022.

Según información de la Asociación Brasileira de Vehículos Eléctricos, noviembre marcó un récord de ventas de vehículos ligeros electrificados en Brasil con 10.601 matriculaciones.

⁴⁹ Recuperado en: ¿Cuál es el futuro de la movilidad eléctrica en América Latina? <https://www.bloomberglinea.com/2022/01/28/cual-es-el-futuro-de-la-movilidad-electrica-en-america-latina/>

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
 SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
 DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
 MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
 PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
 NIVEL NACIONAL.**

En Chile, según la Asociación Nacional Automotriz de Chile se registraron 8.258 unidades inscriptas⁵⁰.

De la información al 2021, el mercado de vehículos eléctrico e híbridos Son México y Brasil los países con mayor cantidad de este tipo de vehículos.

Gráfico 15.



7.5. La transición a la electromovilidad y los compromisos internacionales asumidos por el Perú sobre reducción de emisiones contaminantes

La materia legible que aborda el proyecto legislativo y la necesidad que advierte la CPAAAE de regular la transición hacia la electromovilidad o la descarbonización del transporte, guarda relación con los compromisos asumidos por nuestro país, fundamentalmente con el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y con el Acuerdo de París.

⁵⁰ Recuperado en: <https://mobilityportal.lat/2023-ventas-electricos-latam/#:~:text=En%20conclusi%C3%B3n%2C%20los%20veh%C3%ADculos%20h%C3%ADbridos%2C%20con%20436%20unidades.>

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

El Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, establece en el literal a), del numeral 1), del artículo 2 que las partes (los estados) deben aplicar y/o seguir elaborando políticas y medidas de conformidad con sus circunstancias nacionales, por ejemplo, las siguientes:

[...]

iv) investigación, **promoción, desarrollo y aumento del uso de formas nuevas y renovables de energía, de tecnologías de secuestro del dióxido de carbono y de tecnologías avanzadas y novedosas que sean ecológicamente racionales;**

v) **reducción progresiva o eliminación gradual de las deficiencias del mercado, los incentivos fiscales, las exenciones tributarias y arancelarias y las subvenciones que sean contrarios al objetivo de la Convención en todos los sectores emisores de gases de efecto invernadero y aplicación de instrumentos de mercado**⁵¹.

El Acuerdo de París tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza. Para ello, según el artículo 2, las partes se comprometen a mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático.

Conforme al artículo 4, las partes se comprometen a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la mejor información científica disponible. Asimismo, deben comunicar los esfuerzos que se definen en los artículos 4, 7, 9, 10, 11 y 13 con miras a alcanzar el propósito del Acuerdo enunciado en su artículo 2.

La implementación de los compromisos asumidos por nuestro país mediante los precisados instrumentos internacionales requiere la adopción de políticas nacionales, planes, programas y otras medidas, dado que, por mandato del artículo 55 de la Constitución Política, los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional.

Dichos compromisos son concordantes con los derechos fundamentales consagrados en nuestra carta política, específicamente, con el derecho de toda persona a *gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida*, previsto en el literal 22 del artículo 2. Al respecto el Tribunal Constitucional, mediante sentencia recaída en el Expediente 3510-2003-AA/TC, estableció que dicho derecho:

⁵¹ Ver Convención de Kyoto en el siguiente enlace:
<https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpspan.pdf>

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

[...] en su dimensión prestacional, impone al Estado tareas u obligaciones destinadas a conservar el ambiente equilibrado, las cuales se traducen, a su vez, en un haz de posibilidades. Desde luego, no solo supone tareas de conservación, sino también de prevención que se afecte a ese ambiente equilibrado. El Tribunal considera que, por la propia naturaleza del derecho, dentro de las tareas de prestación que el Estado está llamado a desarrollar, especial relevancia tiene la tarea de prevención y, desde luego, la realización de acciones destinadas a ese fin. Y es que, si el Estado no puede garantizar a los seres humanos que su existencia se desarrolle en un medio ambiente sano, estos sí pueden exigir del Estado que adopte todas las medidas necesarias de prevención que lo hagan posible. En ese sentido, este Tribunal estima que la protección del medio ambiente sano y adecuado no solo es una cuestión de reparación frente a daños ocasionados, sino, y de manera especialmente relevante, de prevención de que ellos sucedan⁵².

Asimismo, señaló que el artículo 67 de la Constitución establece la obligación perentoria del Estado de instituir la política nacional del ambiente y que *ello implica un conjunto de acciones que el Estado se compromete a desarrollar o promover, con el fin de preservar y conservar el ambiente frente a las actividades humanas que pudieran afectarlo*.

A luz de los compromisos convencionales asumidos por el Estado y de las normas constitucionales antes glosadas, el Congreso de la República aprobó leyes bastante relevantes entre las cuales destacan:

La Ley 27345, Ley de Promoción del uso eficiente de la Energía (09/09/2000) mediante la cual se declaró de *interés nacional la promoción del uso eficiente de la energía para asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad de la economía nacional, reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos*.

La Ley 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático (17/04/2018) que expresamente mencionó la necesidad de *"aprovechar las oportunidades del crecimiento bajo en carbono y cumplir con los compromisos internacionales asumidos por el Estado ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático"* (Art.1), y este enfoque fue plasmado aún más al señalar que *"La gestión integral del cambio climático está orientada a desligar el crecimiento de las emisiones de gases efecto invernadero del crecimiento económico, dando cumplimiento a los estándares mundiales de competitividad y desempeño ambiental"*. (Art. 3, 3.10). Cabe recordar que dentro de

52 Recuperado en: <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/03510-2003-AA.html#:~:text=En%20concordancia%2C%20el%20art%3ADculo%20I.del%20paisaje%20y%20la%20naturaleza.>

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTIVO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

concepto de carbono se encuentran contenidas las emisiones de CO₂ producidas por los vehículos motorizados de combustión.

La Ley 30754, estableció las medidas de mitigación que el Estado, en sus tres niveles de gobierno, debe implementar orientadas a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la captura de carbono *priorizando (...) el transporte sostenible (...) el control de las emisiones gaseosas y efluentes; el cambio progresivo de los modelos de consumo y de la matriz energética a energías renovables y limpias; y la eficiencia energética en los diversos sectores productivos y extractivos; entre otras* (Art. 16).

Transporte sostenible debe entenderse al modelo de transporte, público y privado, que no depende de combustibles fósiles emisores de CO₂ y cuya motorización depende de energías renovables como la electricidad o combustibles alternativos que no inciden en contaminación del aire.

El transporte sustentable busca reducir los efectos nocivos sobre el medio ambiente y proporcionar una forma más segura y saludable de desplazamiento para las personas. Este modo de transporte hace uso de fuentes de energía limpias, como electricidad, energía solar, biocombustibles y otras, buscando reducir al máximo los impactos negativos al medio ambiente, como la emisión de gases contaminantes y el deterioro de la biodiversidad.

El transporte sustentable no sólo busca preservar el medio ambiente, sino que también aporta beneficios económicos y para la salud. Al adoptar medios de transporte sostenibles, optamos por opciones más eficientes y seguras, reduciendo el riesgo de accidentes y mejorando la calidad del aire que respiramos.

Para que el transporte sustentable sea realmente eficaz es imprescindible que se produzca un cambio de hábitos y de mentalidad en la sociedad. Es necesario repensar la forma en que nos desplazamos, buscando alternativas menos agresivas con el medio ambiente.

*Por tanto, ese tipo de transporte garantiza una movilidad más segura y saludable tanto para las personas como para el ecosistema. Es una solución eficaz a los problemas ambientales y económicos que enfrentamos en la actualidad.*⁵³

⁵³ Recuperado en: <https://tl.trimble.com/es/blog/transporte-sustentable/>

⁵⁴ Ver Ley 30936 en el siguiente enlace:
<https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1762977-4>

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

movilización segura de los ciclistas, aunque no estableció medidas para fomentar la masificación de este medio de transporte.

Por su parte, el Poder Ejecutivo también dictó diversas normas en la misma perspectiva, destacando las siguientes:

El Decreto Supremo 064-2010-EM⁵⁵ del 24 de noviembre de 2010 que aprueba la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040 que establece como objetivos:

Objetivos de política (1. Contar con una matriz energética diversificada, con énfasis en las fuentes renovables y la eficiencia energética)

Objetivo 1 - Promover el uso intensivo y eficiente de las fuentes de energías renovables convencionales y no convencionales; así como la generación distribuida. Esto se aplica al transporte sostenible por el uso de energías renovables no contaminantes como la electricidad, energía solar, eólica u otros similares.

Objetivo 2 - Promover la inversión privada en las actividades energéticas, correspondiendo al Estado ejercer su rol subsidiario. Esto se aplica para las infraestructuras y plataformas de carga de energía eléctricas para el transporte sostenible.

Objetivo 6: Desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de Desarrollo Sostenible. Esto se aplica al transporte sostenible y a su infraestructura de carga.

- **Decreto Supremo 095-2018-EF**⁵⁶ que modificó el Literal A del nuevo Apéndice IV del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), aprobado por Decreto Supremo 055-99-EF, dejando inafectos del ISC a los vehículos nuevos híbridos, a gas y eléctricos.

- **Decreto Supremo 022-2020-EM**⁵⁷, de 22 de agosto de 2020, aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica, y en la cual no están previstas normas de promoción en el uso de vehículos eléctricos e híbridos, sino solo lo relativo a las plataformas de carga de Vehículos Eléctricos (EV/BEV), Vehículos Híbrido Enchufables (PHEV) y Vehículos Eléctricos con Autonomía Extendida (REEV) u otros vehículos de transporte terrestre que obtienen toda o parte de su energía eléctrica.

⁵⁵ Ver en el siguiente enlace: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/898446/DS-064-2010-EM.pdf?v=1593528431>

⁵⁶ Ver en el siguiente enlace: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/40389/DS095_2018EF.pdf?v=1561499367

⁵⁷ Ver en el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1879172-2>

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

- **Resolución Ministerial 250-2019-MINEM/DM**,⁵⁸ del 28 de agosto de 2019, el Ministerio de Energía y Minas publicó el proyecto de Decreto Supremo que aprueba "*Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento*" y su Exposición de Motivos, a efectos de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general, dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente Resolución Ministerial.

7.9. Consenso sobre la transición hacia la electromovilidad y alcance del texto normativo sustitutorio

7.9.1 Consenso sobre la transición hacia la electromovilidad

No cabe duda de que el considerable número de proyectos legislativos presentados, durante 4 periodos legislativos, por casi todos los grupos parlamentarios que ocupan escaños en el Congreso de la República y la posición de los sectores del Poder Ejecutivo expresadas en las respuestas de opinión remitidas a la CPAAAE, acreditan en forma indubitable el consenso que existe en torno a descarbonizar el transporte en el país mediante la electromovilidad. La discrepancia, en algunos casos, reside en la intervención que reclaman dichos sectores, la forma de participación o el impacto económico que pueden tener los beneficios tributarios o incentivos económicos contenidos en los proyectos legislativos materia del presente dictamen.

Desde las organizaciones de la sociedad civil también se considera necesario el cambio de matriz energética para el transporte público o privado, ante los impactos que genera el uso de los combustibles fósiles en los vehículos por la emisión de gases contaminantes que dañan la salud de las personas y el ambiente. Ello nos releva de mayor prédica al respecto.

7.9.2. Alcance del texto normativo sustitutorio propuesto por la CPAAAE

a) Respecto al empleo del término "movilidad eléctrica" en el desarrollo de la propuesta legislativa

Al respecto el Ministerio de Energía y Minas ha señalado que resulta importante reemplazar el término "electromovilidad" por "movilidad eléctrica", el cual está definido en el Decreto Supremo '36-2023-EM, que aprueba el reglamento para la instalación y operación de la infraestructura de carga de la movilidad eléctrica. El término "movilidad eléctrica" se usa de manera indistinta con electromovilidad; sin embargo, en la mayoría de documentos oficiales se usa "movilidad" eléctrica⁵⁹.

⁵⁸ Ver en el siguiente enlace: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/356794/RM_N_250-2019-MINEM-DM.pdf?v=1567039179

⁵⁹ Informe 465-2023-MINEM/OGAJ.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

b) Respetto al desarrollo de programas de formación y capacitación relacionadas a vehículos eléctricos

Respetto a este aspecto de la iniciativa legislativa tenemos que la presente iniciativa legislativa dispone que el Ministerio de Educación, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Energía y Minas, deberán desarrollar programas para la formación y capacitación sobre producción, ensamblaje instalación, mantenimiento y reparación de los vehículos vinculados a la electromovilidad y sus componentes, así como de la infraestructura de carga de movilidad eléctrica, comprendidos en esta ley, así como los servicios de cadenas de valor asociadas. Ello permitirá viabilizar la electromovilidad en nuestro país, y además permitirá la generación de empleos generándose así incentivos positivos para el cambio de vehículos convencionales a eléctricos e híbridos.

c) Respetto al desarrollo de investigación científica e innovación en materia de electromovilidad

Sobre este punto es preciso señalar que la presente iniciativa legislativa propone que el Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (Concytec), promueva la investigación científica y tecnológica sobre la electromovilidad, así como el uso del litio, del cobalto y de otros minerales para su desarrollo. Ello resulta importante en la medida que permitirá garantizar que el Perú reduzca de manera sostenible la dependencia de los combustibles fósiles, asimismo permitirá la disminución de la contaminación ambiental y los efectos negativos del cambio climático. Por otra parte, es importante este aspecto de la iniciativa legislativa, que viabilizará la transición hacia la electromovilidad de nuestro país, con las particularidades que posee nuestro territorio nacional.

d) Respetto a la inversión pública en infraestructura y servicios asociados a la electromovilidad

Al respecto de ello el Ministerio de Energía y Minas⁶⁰, ha señalado lo siguiente "El Poder Ejecutivo, gobiernos regionales y locales no deben efectuar inversiones para favorecer a empresarios privados o entrar en competencia con actividades que pueden ser desarrollados por capitales privados, es importante que la implementación de la movilidad eléctrica y su infraestructura de carga se mantenga en el libre mercado". Ello guarda concordancia con el artículo 79 de la Constitución Política, la cual señala que "(...) Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto".

e) Respetto a los incentivos fiscales

⁶⁰ Informe 465-2023-MINEM/OGAJ.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Al respecto el Ministerio de Energía y Minas ha señalado que "lo indicado en el proyecto de ley podría dar una mala señal a las personas que no puedan adquirir y mantener un vehículo eléctrico, que es la mayoría de los peruanos y por consiguiente se podría dar un mal entendido sobre la promulgación de una ley de estas características que pueda solo favorecer a la clase media y media alta. Además, no se debe afectar la estructura de libre mercado de sector energético y transporte, ya que actualmente se mantiene incentivos sobre el uso eficiente del gas natural, y también se debe respetar a los usuarios de vehículos convencionales sobre todo los que se convirtieron a gas natural con los incentivos. Al fijar alicientes desproporcionados solo se está favoreciendo a un grupo de empresarios y a un tipo de usuario que puede adquirir y mantener este tipo de vehículos".

7.10 Análisis costo-beneficio

Presentamos como beneficios de la norma propuesta los datos que el propio Poder Ejecutivo ha identificado en la exposición de motivos de la Resolución Ministerial 250-2019-MINEM/DM,

"A. Eficiencia energética

La eficiencia de los vehículos eléctricos e híbridos respecto de los de combustión interna se puede determinar según la energía consumida por kilómetro recorrido, que de unidad de potencia.

Comparativa de las eficiencias promedio medidas en Mega-joule por kilómetro, para vehículos a gasolina, híbridos y eléctricos:

Eficiencia (MJ/km)	Gasolina	Híbrido	Eléctrico
Automóvil compacto	2,85	0,78	0,58

Fuente: Resolución Ministerial 250-2019-MINEM/DM-INECC, COWI, Danish Technological Institute

B. Reducción de emisiones de GEI

De acuerdo a un estudio realizado por el PNUMA (ONU Ambiente , 2016), en un escenario BAU de crecimiento del parque automotor latinoamericano se estima un crecimiento del 309% en las emisiones de CO₂ a 2050 frente a 2016; con el escenario de promoción de VE's proyectado, dicho incremento se limitaría sólo a un 258%, equivalente a 1.4 Gton no causadas en el periodo 2016-2050 .

Puntualmente para el caso peruano en un escenario BAU, entre los años 2010 y el 2050 el sector transporte sería el responsable de generar el 18% de las emisiones acumuladas del país, siendo responsable además de más del 25% del total de emisiones del Perú a 2050 (Proyecto Planificación ante el Cambio Climático (PlanCC), 2014). Las emisiones de transporte terrestre aumentarían, de 15.8 millones de toneladas de CO₂ equivalentes en 2010 a 79 millones de toneladas de CO₂ equivalentes en 2050. Bajo éste mismo escenario BAU, a 2050 el 64% del consumo

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

correspondería a diésel y el 23% a gasolina, con el 13% restante correspondiendo a GNV y GLP.

Para mitigar dicho incremento en emisiones previsto por el Plan CC asociadas al sector transporte, se ha estimado que la introducción de vehículos livianos eléctricos e híbridos son medidas con el mayor potencial de reducción de emisiones".

En el caso del costo debemos señalar que tratándose de una ley marco que establece disposiciones generales para la promoción y masificación de la electromovilidad, sin considerar beneficios tributarios o incentivos económicos directos no tienen impacto presupuestal. Sin perjuicio de ello se establece en el texto normativo sustitutorio una cláusula de salvaguarda para que las acciones que corresponda a los sectores o entidades públicas comprendidas sean asumidas dentro de su marco presupuestal, asimismo, aquellas que pudieran generar algún costo significativo deben implementarse a partir del ejercicio presupuestal siguiente a la aprobación de la ley, conforme lo ha dispuesto el Tribunal Constitucional.

VIII. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuano, Ambiente y Ecología, recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 3203/2022-CR y 3387/2022-CR con el siguiente TEXTO SUSTITUTORIO:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer el marco regulatorio general para promover el transporte terrestre sostenible, la movilidad eléctrica y la descarbonización progresiva del parque automotor nacional, mediante la masificación de vehículos cero emisiones y, de manera transitoria y diferenciada, de vehículos de bajas emisiones, así como el desarrollo de infraestructura de carga, instrumentos de renovación vehicular, incentivos económicos, investigación, innovación, capacitación, información pública y mecanismos de seguimiento ambiental.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad mejorar la calidad de vida de la población, proteger la salud pública, mejorar la calidad del aire, contribuir a la mitigación del cambio climático, promover la eficiencia energética y fortalecer un sistema de transporte moderno, seguro, accesible y ambientalmente sostenible, en concordancia con la Ley 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático; las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional; los compromisos asumidos por el Estado peruano en el marco del Acuerdo de París; y las políticas nacionales vinculadas a transporte, ambiente, energía, desarrollo urbano y competitividad sostenible.

Artículo 3. Principios

La aplicación de la presente ley se rige por los siguientes principios:

- a) Sostenibilidad ambiental, orientada a reducir emisiones, contaminación atmosférica y afectaciones a la salud pública.
- b) Jerarquía de descarbonización, priorizando los vehículos cero emisiones sobre las tecnologías de transición.
- c) Progresividad, para asegurar una transición ordenada, viable y socialmente justa.
- d) Eficiencia energética, promoviendo el uso racional y eficiente de los recursos energéticos.
- e) Prioridad del transporte público y de uso intensivo, con énfasis en flotas que generan mayor impacto ambiental y social.
- f) No regresión ambiental, evitando que las medidas de simplificación administrativa reduzcan estándares ambientales, de seguridad, ordenamiento territorial o protección de derechos.
- g) Transparencia y trazabilidad, mediante información pública sobre incentivos, emisiones evitadas, renovación vehicular e infraestructura de carga.
- h) Economía circular, promoviendo la gestión ambientalmente adecuada de baterías, componentes eléctricos, residuos peligrosos y vehículos retirados de circulación.

Artículo 4. Alcance

Las disposiciones de la presente ley se aplican a los vehículos automotores de las categorías L, M, N, O y S, de acuerdo con el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo 058-2003-MTC, destinados al transporte terrestre de personas, transporte urbano e interprovincial, transporte de carga o mercancías, transporte turístico, uso particular, uso empresarial y otros usos permitidos por la normativa vigente.

Para efectos de la presente ley, se consideran:

- a) Vehículo cero emisiones: vehículo automotor que no genera emisiones contaminantes ni gases de efecto invernadero por el tubo de escape durante su operación. Comprende los vehículos eléctricos de batería, eléctricos con pila de combustible y eléctricos solares.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

b) Vehículo eléctrico de batería (VEB): vehículo que utiliza uno o más motores eléctricos para su propulsión y almacena energía en baterías recargables mediante conexión a una fuente externa.

c) Vehículo eléctrico con pila de combustible (VEPC): vehículo que utiliza hidrógeno u otro combustible compatible para generar electricidad mediante celdas de combustible, conforme a los estándares técnicos y ambientales aplicables.

d) Vehículo eléctrico solar (VES): vehículo que utiliza energía solar mediante paneles incorporados como fuente total o parcial de energía para su operación.

e) Vehículo de bajas emisiones o de transición energética: vehículo que, sin ser cero emisiones, genera menores emisiones respecto de tecnologías convencionales a gasolina o diésel, conforme a los estándares técnicos que establezca la autoridad competente. Puede comprender vehículos híbridos, vehículos a gas natural vehicular u otras tecnologías que cumplan criterios verificables de reducción de emisiones.

f) Infraestructura de carga: conjunto de equipos, instalaciones, conexiones, sistemas de medición, operación, seguridad, interoperabilidad y servicios necesarios para el abastecimiento energético de vehículos eléctricos.

Los incentivos previstos en la presente ley se aplican de manera diferenciada, priorizando los vehículos cero emisiones y, de manera temporal, los vehículos de bajas emisiones o de transición energética, conforme al reglamento.

Artículo 5. Beneficiarios

Son beneficiarios de la presente ley las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que adquieran, operen, fabriquen, ensamblen, importen, comercialicen, mantengan o presten servicios vinculados a vehículos comprendidos en la presente ley o a su infraestructura de carga.

La reglamentación prioriza los incentivos destinados a:

a) Sistemas de transporte público urbano e interurbano.

b) Transporte público de pasajeros y mercancías.

c) Taxis, transporte escolar, transporte turístico y transporte de última milla.

d) Flotas públicas nacionales, regionales y locales.

e) Flotas que sustituyan vehículos antiguos, altamente contaminantes o de baja eficiencia energética.

f) Servicios en zonas urbanas con altos niveles de contaminación atmosférica.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

TÍTULO II

POLÍTICA NACIONAL, PLANIFICACIÓN Y GOBERNANZA

Artículo 6. Política Nacional de Movilidad Eléctrica y Transporte Sostenible

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministerio de la Producción, el Ministerio de Educación y los gobiernos regionales y locales, formula, aprueba e implementa la Política Nacional de Movilidad Eléctrica y Transporte Sostenible.

Dicha política contiene, como mínimo:

- a) Metas progresivas de incorporación de vehículos cero emisiones en el parque automotor nacional.
- b) Metas de renovación de flotas de transporte público y de carga.
- c) Medidas para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales.
- d) Estrategias para el despliegue territorial de infraestructura de carga.
- e) Medidas de capacitación técnica, reconversión laboral y seguridad operativa.
- f) Lineamientos para la gestión ambiental de baterías, residuos y vehículos retirados de circulación.
- g) Indicadores de seguimiento, evaluación y transparencia.
- h) Mecanismos de articulación con las NDC y la Ley Marco sobre Cambio Climático.

Artículo 7. Plan Nacional de Transporte y Movilidad Sostenible al 2050

La Política Nacional de Movilidad Eléctrica y Transporte Sostenible se implementa mediante el Plan Nacional de Transporte y Movilidad Sostenible al 2050, aprobado por decreto supremo.

El Plan establece las condiciones habilitantes regulatorias, económicas, técnicas, ambientales y sociales para la promoción y masificación de la electromovilidad y de tecnologías de transporte sostenible.

El Plan debe contener, como mínimo:

- a) Metas anuales y quinquenales de incorporación de vehículos cero emisiones.
- b) Metas de reducción de emisiones del sector transporte.
- c) Priorización de transporte público, transporte de carga urbana y flotas de uso intensivo.
- d) Programas de chatarreo y renovación vehicular.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

- e) Estrategia nacional de infraestructura de carga.
- f) Estrategia de capacitación y reconversión laboral.
- g) Estrategia de gestión ambiental de baterías y componentes.
- h) Mecanismos de financiamiento, seguimiento y evaluación.

TÍTULO III

INCENTIVOS FISCALES, ECONÓMICOS Y FINANCIEROS

Artículo 8. Exoneración del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para vehículos cero emisiones

Se exonera del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) la importación o venta en el país de vehículos automotores cero emisiones comprendidas en el artículo 4 de la presente ley.

La exoneración tiene vigencia desde el primer día calendario del mes siguiente a la publicación de la presente ley hasta el 31 de diciembre de 2034.

El Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio del Ambiente, aprueba mediante decreto supremo las partidas arancelarias, requisitos técnicos y criterios ambientales aplicables.

Artículo 9. Incentivos diferenciados para vehículos de bajas emisiones o de transición energética

Los vehículos de bajas emisiones o de transición energética pueden acceder a incentivos económicos, financieros u operativos de carácter temporal, diferenciado y decreciente, siempre que acrediten reducciones verificables de emisiones respecto de vehículos convencionales.

Dichos incentivos no pueden ser iguales ni superiores a los otorgados a los vehículos cero emisiones.

El reglamento establece los criterios técnicos, ambientales y temporales para su aplicación, priorizando su uso en procesos de sustitución de vehículos altamente contaminantes.

Artículo 10. Exoneración del impuesto al patrimonio vehicular

Se exonera del impuesto al patrimonio vehicular a los propietarios de vehículos cero emisiones comprendidas en la presente ley.

La exoneración tiene vigencia desde el primer día calendario del mes siguiente a la publicación de la presente ley hasta el 31 de diciembre de 2034.

La aplicación de este beneficio se realiza conforme a los requisitos técnicos y ambientales establecidos por el reglamento.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Artículo 11. Depreciación acelerada

Los vehículos cero emisiones y, de manera diferenciada, los vehículos de bajas emisiones o de transición energética, de las categorías L, M, N, O y S, afectados a la producción de rentas gravadas y destinados al transporte público de pasajeros, transporte regular de personas, transporte público de mercancías, transporte turístico terrestre o flotas empresariales de uso intensivo, pueden depreciarse aplicando sobre su valor un porcentaje anual máximo de cincuenta por ciento (50%) hasta su total depreciación.

Este beneficio se aplica a los vehículos adquiridos durante los ejercicios gravables 2025, 2026 y 2027, siempre que cumplan los estándares técnicos, ambientales y de eficiencia energética establecidos en la normativa vigente.

El reglamento prioriza la aplicación de este beneficio a la sustitución de vehículos antiguos, altamente contaminantes o de baja eficiencia energética.

Artículo 12. Condiciones ambientales para el acceso a incentivos

El acceso a los incentivos previstos en la presente ley está condicionado al cumplimiento de los siguientes criterios:

- a) Acreditación técnica del tipo de vehículo y tecnología.
- b) Cumplimiento de estándares de seguridad vehicular.
- c) Cumplimiento de límites máximos permisibles y normas de emisiones, cuando corresponda.
- d) Trazabilidad de la unidad beneficiada.
- e) En caso de renovación vehicular, retiro efectivo de circulación del vehículo sustituido.
- f) Gestión ambientalmente adecuada de baterías, acumuladores, componentes eléctricos y residuos peligrosos.
- g) Registro en la plataforma correspondiente del Observatorio de la Electromovilidad.

TÍTULO IV

INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 13. Infraestructura de carga para la movilidad eléctrica

El abastecimiento de energía eléctrica para vehículos eléctricos a través de estaciones, puntos o sistemas de carga no constituye actividad de distribución de energía eléctrica, salvo que se realicen actividades expresamente calificadas como tales por la normativa del sector eléctrico.

El Ministerio de Energía y Minas aprueba el marco normativo para la instalación, operación, seguridad, medición, interoperabilidad y supervisión de la infraestructura de carga para movilidad eléctrica en un plazo no mayor de ciento veinte días hábiles contados desde la

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 14. Interoperabilidad y acceso a información

El Ministerio de Energía y Minas, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio del Ambiente, aprueba protocolos estandarizados para garantizar la interoperabilidad de la infraestructura de carga, incluyendo comunicación de datos, medios de pago, seguridad operativa, información al usuario, disponibilidad del servicio y transparencia tarifaria.

La información sobre ubicación, disponibilidad, características técnicas y tarifas de los puntos de carga debe ser pública, actualizada y accesible a través del Observatorio de la Electromovilidad.

Artículo 15. Infraestructura de carga en edificaciones

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento adecúa el Reglamento Nacional de Edificaciones a fin de que los nuevos proyectos de vivienda multifamiliar, condominios, edificios residenciales, comerciales, institucionales y de uso mixto incluyan instalaciones eléctricas, canalizaciones, ductos, capacidad técnica o infraestructura necesaria para la instalación progresiva de cargadores de vehículos eléctricos.

La obligación comprende, como mínimo, la preinstalación o capacidad técnica para cargadores en un porcentaje no menor al veinticinco por ciento de estacionamientos, conforme a las características del proyecto inmobiliario, criterios de seguridad eléctrica y gradualidad que establezca el reglamento.

Artículo 16. Salvaguardas ambientales y urbanas para infraestructura de carga

La instalación de infraestructura de carga debe cumplir las normas de seguridad eléctrica, compatibilidad urbana, accesibilidad, defensa civil, protección ambiental, patrimonio cultural, áreas naturales protegidas, zonas de amortiguamiento y demás disposiciones aplicables.

Ninguna disposición de la presente ley autoriza la inaplicación de estándares ambientales, de seguridad, ordenamiento territorial o derechos de terceros.

TÍTULO V

RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR Y CHATARREO

Artículo 17. Programa de Chatarreo para la Promoción de Vehículos Cero Emisiones y de Bajas Emisiones

Las entidades públicas del gobierno nacional, gobiernos regionales y gobiernos locales, en el marco de sus competencias, incorporan mecanismos para promover vehículos cero emisiones y, de manera transitoria, vehículos de bajas emisiones o de transición energética, en los programas de chatarreo aprobados conforme al Decreto de Urgencia 029-2019 y su reglamento.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Los programas de chatarreo priorizan:

- a) Vehículos antiguos, altamente contaminantes o de baja eficiencia energética.
- b) Transporte público urbano e interurbano.
- c) Transporte de carga urbana.
- d) Taxis, mototaxis, transporte escolar y transporte turístico.
- e) Zonas urbanas con mayor exposición de la población a contaminantes atmosféricos.

Artículo 18. Seguimiento ambiental de los programas de chatarreo

Toda entidad que implemente programas de chatarreo debe reportar anualmente al Ministerio del Ambiente, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Observatorio de la Electromovilidad:

- a) Número de vehículos retirados de circulación.
- b) Tipo, antigüedad y tecnología de los vehículos sustituidos.
- c) Número y tipo de vehículos incorporados.
- d) Estimación de emisiones evitadas.
- e) Impacto en calidad del aire y eficiencia energética, cuando sea técnicamente posible.
- f) Gestión final de residuos, autopartes, baterías y materiales peligrosos.

Artículo 19. Financiamiento de programas de renovación vehicular

El Ministerio de Economía y Finanzas puede asignar recursos presupuestales para programas de chatarreo y renovación vehicular que impulsen la sustitución de unidades contaminantes por vehículos cero emisiones o de bajas emisiones, conforme a la disponibilidad presupuestal y las reglas fiscales aplicables.

Los recursos públicos destinados a estos programas priorizan proyectos con mayor impacto en reducción de emisiones, salud pública, transporte público y beneficio social.

TÍTULO VI

TRANSPORTE PÚBLICO, SISTEMAS INTEGRADOS Y RENOVACIÓN DE FLOTA

Artículo 20. Promoción de movilidad eléctrica en sistemas de transporte público

Los proyectos e inversiones para la implementación, ampliación o modernización de sistemas integrados de transporte público urbano deben incorporar criterios de sostenibilidad ambiental, reducción de emisiones, eficiencia energética, accesibilidad, seguridad vial y calidad del servicio.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

Las licitaciones, concesiones, autorizaciones o mecanismos contractuales aplicables deben incluir criterios de evaluación que otorguen puntaje o preferencia a flotas cero emisiones, infraestructura de carga, gestión ambiental de baterías, eficiencia operativa y reducción verificable de emisiones.

Artículo 21. Régimen de permisos y autorizaciones

Los permisos, licencias y autorizaciones administrativas necesarios para implementar infraestructura vinculada a sistemas integrados de transporte público y movilidad eléctrica pueden sujetarse a procedimientos simplificados, conforme al reglamento.

No procede la aprobación automática cuando el procedimiento involucre evaluación ambiental, seguridad de edificaciones, patrimonio cultural, áreas naturales protegidas, zonas de amortiguamiento, autorización de uso de bienes públicos, interferencias con infraestructura crítica, derechos de propiedad, reasentamiento, afectación de áreas verdes, compatibilidad urbana o cualquier otra materia que requiera evaluación previa conforme a la normativa vigente.

La simplificación administrativa no exime del cumplimiento de normas ambientales, técnicas, urbanísticas, municipales, de seguridad vial, defensa civil ni de protección de derechos de terceros.

Artículo 22. Compatibilización de proyectos

Cuando las áreas necesarias para la implementación de infraestructura de transporte público sostenible o movilidad eléctrica coincidan con otros proyectos de alcance nacional, regional o local, las entidades competentes coordinan su compatibilización en el marco de sus competencias y conforme a la normativa aplicable.

La compatibilización no puede implicar el levantamiento automático de cargas, reservas, afectaciones, medidas de protección ambiental, áreas verdes, bienes de dominio público, patrimonio cultural, áreas naturales protegidas o derechos de terceros.

Artículo 23. Renovación de flota en sistemas integrados de transporte

Las autoridades competentes pueden otorgar incentivos económicos, financieros u operativos a operadores de sistemas integrados de transporte que renueven flota mediante vehículos cero emisiones, previa aprobación de expediente técnico y acreditación de reducción de emisiones.

Los componentes, requisitos, condiciones, montos, criterios de priorización y mecanismos de control se regulan en el reglamento.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

TÍTULO VII

HOMOLOGACIÓN, SEGURIDAD VEHICULAR Y CAPACITACIÓN

Artículo 24. Homologación vehicular

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa procedimientos de homologación vehicular para verificar que los vehículos nuevos importados, fabricados o ensamblados en el país, comprendidos en la presente ley, cumplan los requisitos técnicos, ambientales y de seguridad establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos y normas complementarias.

Artículo 25. Inspecciones técnicas vehiculares

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecúa el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, incorporando procedimientos específicos para vehículos eléctricos, híbridos y demás vehículos comprendidos en la presente ley.

Los procedimientos deben considerar condiciones de seguridad eléctrica, baterías, sistemas de propulsión, componentes de alto voltaje, emisiones cuando corresponda y demás criterios técnicos aplicables.

Artículo 26. Identificación vehicular

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecúa el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje a efectos de establecer elementos distintivos para la identificación de vehículos cero emisiones y de bajas emisiones, con la finalidad de facilitar su fiscalización, atención en emergencias, acceso a incentivos y gestión de información pública.

Artículo 27. Capacitación y formación técnica

El Ministerio de Educación, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y las entidades competentes, promueve programas de formación y capacitación sobre:

- a) Producción, ensamblaje, instalación, mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos.
- b) Instalación, operación y mantenimiento de infraestructura de carga.
- c) Seguridad eléctrica y atención de emergencias.
- d) Gestión ambiental de baterías y residuos peligrosos.
- e) Nuevas competencias laborales vinculadas a la cadena de valor de la electromovilidad.

La capacitación comprende también a autoridades de tránsito, fiscalizadores, bomberos, servicios de atención de accidentes y personal de entidades involucradas.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

TÍTULO VIII

INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y ECONOMÍA CIRCULAR

Artículo 28. Investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación

El Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (CONCYTEC), en coordinación con las universidades, institutos públicos de investigación, sector privado y entidades competentes, promueve la investigación científica, tecnológica y aplicada sobre electromovilidad, eficiencia energética, infraestructura de carga, baterías, almacenamiento energético, hidrógeno verde, reciclaje de componentes, minerales críticos y cadenas de valor asociadas.

Artículo 29. Gestión ambiental de baterías y componentes

El Ministerio del Ambiente, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de la Producción, aprueba disposiciones para la gestión ambientalmente adecuada de baterías, acumuladores, componentes eléctricos, residuos peligrosos y vehículos retirados de circulación.

Dichas disposiciones deben considerar criterios de responsabilidad extendida del productor, trazabilidad, valorización, reciclaje, segundo uso, disposición final segura y prevención de impactos ambientales.

TÍTULO IX

OBSERVATORIO DE LA ELECTROMOVILIDAD Y TRANSPARENCIA

Artículo 30. Creación del Observatorio de la Electromovilidad

Se crea el Observatorio de la Electromovilidad, a cargo del Ministerio del Ambiente, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Observatorio centraliza, sistematiza y publica información sobre electromovilidad, vehículos cero emisiones, vehículos de bajas emisiones, infraestructura de carga, incentivos otorgados, renovación del parque automotor, emisiones evitadas, calidad del aire, gestión de baterías y avances de la presente ley.

Artículo 31. Funciones del Observatorio de la Electromovilidad

Son funciones del Observatorio:

- a) Proveer información a entidades públicas de los tres niveles de gobierno.
- b) Sensibilizar a la población sobre beneficios ambientales, económicos, energéticos y sanitarios de la electromovilidad.
- c) Poner a disposición de los usuarios información sobre tecnologías, infraestructura de carga, tarifas, costos de operación y ahorro estimado.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

- d) Publicar información sobre incentivos otorgados y resultados ambientales.
- e) Realizar seguimiento a la reducción de contaminación ambiental derivada de la incorporación de vehículos cero emisiones y de bajas emisiones.
- f) Contribuir al seguimiento de las NDC en el sector transporte.

TÍTULO X

CONTROL POLÍTICO Y EVALUACIÓN

Artículo 32. Información al Congreso de la República

El Ministerio del Ambiente, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Energía y Minas y el Ministerio de Economía y Finanzas, informa anualmente, hasta el 31 de marzo de cada año, a la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología; a la Comisión de Transportes y Comunicaciones; y a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República sobre:

- a) Avances en la implementación de la presente ley.
- b) Cumplimiento de metas de incorporación de vehículos cero emisiones.
- c) Resultados de programas de chatarreo y renovación vehicular.
- d) Incentivos otorgados y beneficiarios.
- e) Avances de infraestructura de carga.
- f) Estimación de emisiones evitadas.
- g) Contribución al cumplimiento de las NDC.
- h) Problemas identificados y recomendaciones normativas.

Artículo 33. Evaluación de impacto

El Ministerio del Ambiente realiza cada tres años una evaluación de impacto ambiental y climático de la presente ley, considerando reducción de emisiones, calidad del aire, eficiencia energética, salud pública, gestión de residuos y eficacia de los incentivos otorgados.

Los resultados son públicos y sirven de base para la actualización de la Política Nacional de Movilidad Eléctrica y Transporte Sostenible.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la promoción del transporte terrestre sostenible, la movilidad eléctrica, la renovación del parque automotor, el despliegue de infraestructura de carga y la descarbonización progresiva del transporte terrestre, con prioridad en el transporte público y las flotas de uso intensivo.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

SEGUNDA. Meta nacional de descarbonización del transporte terrestre

El Estado peruano establece como meta nacional avanzar hacia un parque automotor terrestre predominantemente cero emisiones al año 2050, conforme a criterios de progresividad, disponibilidad tecnológica, infraestructura, seguridad energética, justicia social, sostenibilidad fiscal y cumplimiento de los compromisos climáticos del país.

El Poder Ejecutivo define las metas intermedias y medidas de implementación en el Plan Nacional de Transporte y Movilidad Sostenible al 2050.

TERCERA. Reglamento

El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas y los sectores competentes, aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendario contados desde su publicación.

CUARTA. Financiamiento

La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al tesoro público, salvo las medidas que, por su naturaleza, sean incorporadas en las leyes anuales de presupuesto o cuenten con fuente de financiamiento específica.

QUINTA. Priorización de transporte público

Los incentivos económicos, financieros, tributarios u operativos que se implementen en el marco de la presente ley priorizan la renovación de flotas de transporte público, transporte de carga urbana, transporte escolar, transporte turístico, taxis, mototaxis y flotas públicas, especialmente cuando sustituyan vehículos antiguos o altamente contaminantes.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

PRIMERA. Incorporación del numeral 5.6 al artículo 5 de la Ley 29852

Se incorpora el numeral 5.6 al artículo 5 de la Ley 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético, en los siguientes términos:

"Artículo 5. Destino del Fondo

El FISE se destinará a los siguientes fines:

[...]

5.6. Incentivos económicos para la renovación de flota mediante vehículos cero emisiones y, de manera transitoria y diferenciada, vehículos de bajas emisiones o de transición energética, en los sistemas de transporte público terrestre."

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.

SEGUNDA. Incorporación del artículo 19 a la Ley 30900

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

"Artículo 19. Fomento de renovación de flota vehicular sostenible

19.1. La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, previa aprobación de expediente técnico puede otorgar incentivos económicos a los operadores del Sistema Integrado de Transporte que soliciten la renovación de flota con vehículos cero emisiones.

19.2. De manera transitoria y diferenciada, la ATU puede considerar incentivos para vehículos de bajas emisiones o de transición energética, siempre que sustituyan vehículos de mayor antigüedad o mayor nivel de emisiones y acrediten una reducción ambiental verificable.

19.3. Los componentes, requisitos, condiciones, criterios de priorización, montos, mecanismos de fiscalización y obligaciones de reporte ambiental de los incentivos se regulan mediante el reglamento de la presente ley.

19.4. Los incentivos pueden ser administrados por la ATU con recursos provenientes del Fondo de Inclusión Social Energético u otras fuentes permitidas por ley.

19.5. El porcentaje del FISE destinado a los incentivos económicos para la renovación de flota sostenible del Sistema Integrado de Transporte es aprobado por decreto supremo propuesto por el Ministerio de Energía y Minas, con opinión favorable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Economía y Finanzas."

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación de normas incompatibles

Se derogan y se dejan sin efecto las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Dese cuenta

Semi Presencial – Plataforma Microsoft Teams.

Lima, 19 de mayo de 2026.



Firmado digitalmente por:
ROBLES ARAUJO Silvana
Emperatriz FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/06/2026 10:00:53-0500

**SILVANA ROBLES ARAUJO
PRESIDENTA**

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/06/2026 10:29:30-0500

**GERMÁN ADOLFO TACURI VALDIVIA
VICEPRESIDENTE**



Firmado digitalmente por:
LUQUE IBARRA Ruth FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/06/2026 15:24:54-0500

**RUTH LUQUE IBARRA
SECRETARIA**



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Elia FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/06/2026 16:37:18-0500

**ARTURO ALEGRÍA GARCÍA
MIEMBRO TITULAR**

**MERY ELIANA INFANTES CASTAÑEDA
MIEMBRO TITULAR**



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/06/2026 12:03:57-0500

**JENY LUZ LÓPEZ MORALES
MIEMBRO TITULAR**

**AURISTELA ANA OBANDO MORGAN
MIEMBRO TITULAR**

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL.



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/08/2026 15:19:51-0500

ALEX RANDU FLORES RAMIREZ
SARMIENTO MIEMBRO TITULAR

BERNARDO JAIME QUITO
MIEMBRO TITULAR



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/08/2026 17:05:23-0500

ISAAC MITA ALANOCA
MIEMBRO TITULAR

MARÍA ANTONIETA AGÜERO GUTIÉRREZ
MIEMBRO TITULAR



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/08/2026 15:28:19-0500

HAMLET ECHEVARRÍA RODRÍGUEZ
MIEMBRO TITULAR

INTEGRANTES ACCESITARIOS

ROSANGELLA ANDREA BARBARÁN REYES
MIEMBRO ACCESITARIO

HÉCTOR JOSÉ VENTURA ANGEL
MIEMBRO ACCESITARIO

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
3203/2022-CR Y 3387/2022-CR; CON TEXTO
SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY DE FOMENTO Y
DESARROLLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, LA
MOVILIDAD ELÉCTRICA Y LA DESCARBONIZACIÓN
PROGRESIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE A
NIVEL NACIONAL.**

**EDUARDO ENRIQUE CASTILLO RIVAS
MIEMBRO ACCESITARIO**

**NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO
MIEMBRO ACCESITARIO**

**VÍCTOR SEFERINO FLORES RUÍZ
MIEMBRO ACCESITARIO**

**DAVID JULIO JIMÉNEZ HEREDIA
MIEMBRO ACCESITARIO**

**CARMEN PATRICIA JUÁREZ GALLEGOS
MIEMBRO ACCESITARIO**

**MARTHA LUPE MOYANO DELGADO
MIEMBRO ACCESITARIO**

**CÉSAR MANUEL REVILLA VILLANUEVA
MIEMBRO ACCESITARIO**

**ROBERTO HELBERT SÁNCHEZ PALOMINO
MIEMBRO ACCESITARIO**

**MARÍA ELIZABETH TAPE CORONADO
MIEMBRO ACCESITARIO**