

Proyecto de Ley N°/2022-CR



PROYECTO DE LEY QUE
ESTABLECE COMO POLÍTICA
PRIORITARIA LA PROMOCIÓN DEL
TRANSPORTE SOSTENIBLE Y
SUSTENTABLE PARA LA
MODERNIZACIÓN DEL PERÚ.

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la Congresista **NIEVES ESMERALDA LIMACHI QUISPE**, integrante del **Grupo Parlamentario "Perú Democrático"**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confieren el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22° inciso c) 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

1

**LEY QUE ESTABLECE COMO POLÍTICA PRIORITARIA LA PROMOCIÓN DEL
TRANSPORTE SOSTEIBLE Y SUSTENTABLE PARA LA MODERNIZACIÓN DEL
PERÚ.**

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La Ley tiene por objeto promocionar el transporte sostenible y sustentable, mediante el uso de energías verdes o limpias provenientes del gas natural y energía eléctrica; a través de incentivos económicos y no económicos; así como el desarrollo de infraestructura como política pública para impulsar el cambio de matriz energética vehicular en el marco del Decreto de Urgencia N°029-2019, que establece incentivos para el fomento de chatarreo; Ley N°27345, Ley de promoción del uso eficiente de la energía; y Ley N° 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético.

Artículo 2.- Finalidad

La presente norma tienen como finalidad establece un marco regulatorio que asegure el cambio del parque automotor, por uno que utilice energías limpias y verdes provenientes del GNV y Energía Eléctrica, de conformidad al Artículo 3° de la Ley N° 27181, Ley general

de transporte y tránsito terrestre, que señala que el transporte busca la satisfacción del usuario, resguardando sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto; y en el marco de la Agenda 2030, objetivo de desarrollo sostenible N° 11, reducción del impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación de la Ley abarca a todo vehículo, sea para uso público o privado, que utilicen energías limpias o verdes como matriz energética, y que se encuentren dentro del territorio nacional. Así como, el desarrollo de infraestructura para el abastecimiento del nuevo parque automotor.

Artículo 4.- Modificación de los Artículos 1° y 8° del Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que Establece Incentivos para el Fomento del Chatarreo.

Modifíquese los Artículos 1° y 8° del Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que Establece Incentivos para el Fomento del Chatarreo, en los siguientes términos:

"Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación **por vehículos con matriz energética limpia o verde**, o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminaciones 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.

(...)

Artículo 8.- Condiciones para acceder a los incentivos para el chatarreo

(...)

8.4 Que, en caso de renovación del vehículo, esto se haga por un vehículo que utilice como energía el GNV o energía eléctrica a través de un sistema de batería."

Artículo 5.- Crease la Autoridad Autónoma para la Masificación del Gas

Declárese de necesidad pública y preferente interés nacional la creación de la Autoridad Autónoma para la Masificación del Gas, con rango ministerial, y adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros, con el fin de promocionar la masificación de energías limpias y verdes para el uso domiciliario, industrial y vehicular.

Sus funciones y características serán establecidas en el reglamento de la Ley.

Artículo 6.- Incentivos económicos para vehículos nuevos

Establézcanse incentivos económicos para la importación, comercialización, distribución y mantenimiento, de vehículos a gas natural y energía eléctrica, tales como:

- 6.1 Exoneración de tasas arancelarias a la importación.
- 6.2 Exoneración del Impuesto General a la Venta, IGV; e Impuesto Selectivo al Consumo, ISC.
- 6.3 Exoneración del Impuesto al Patrimonio Vehicular.

El procedimiento y condiciones serán establecidas en el reglamento de la Ley.

Artículo 7.- Incentivos no económicos para vehículos nuevos

Establézcase la simplificación de requisitos para la importación, producción, ensamblado de vehículos y venta de repuestos, que utilicen como matriz energías limpias o verdes, proveniente del GNV y energía eléctrica.

Establézcase tarifas preferenciales para revisión técnica, seguros, estacionamientos y peajes; así como, preferencias en los sistemas de circulación.

El procedimiento y condiciones serán establecidas en el reglamento de la Ley.

Artículo 8.- Incentivos al cambio energético vehicular

Dispóngase la exoneración del Impuesto Patrimonial Vehicular, IPV, a todo vehículo que en el marco de la Ley N°29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético, se acogen al Programa de Promoción de Vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV), bajo la modalidad de cambio de motor, con recursos del FISE; y demás programas que se implementen.

El procedimiento y condiciones serán establecidas en el reglamento de la Ley.

Artículo 9.- Flexibilización tributaria

Dispóngase un periodo ventana de diez (10) años, contados desde la entrada en vigencia de la Ley, de beneficios y exoneraciones tributarias, arbitrios municipales, y costos laborales, para las inversiones destinadas a la comercialización de vehículos a gas natural y energía eléctrica; infraestructura para la prestación de servicios de carga de gas natural y recarga de energía eléctrica; y talleres de reparación y mantenimiento de vehículos particulares o públicos, de carga o pasajeros con matriz energética limpia o verde.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA. – Derogatoria

Establézcase la derogatoria de toda norma o artículo de la norma, que se oponga a la presente Ley.

SEGUNDA. - Adecuación y Vigencia de la Ley

Encárguese al Ministerio de Economía y Finanzas, en articulación con los Ministerios de Energía y Minas y, Transportes y Comunicaciones, la adecuación del reglamento de la Ley en un plazo no mayor a 90 días. Asimismo, dispóngase la vigencia de la presente Ley a partir del 1 de enero del año 2023.

Lima, 22 de agosto de 2022



Firmado digitalmente por:
KAMICHE MORANTE Luis
Roberto FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 01/09/2022 12:24:18-0500



Firmado digitalmente por:
LIMACHI QUISPE Nieves
Esmeralda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/08/2022 10:12:01-0500



Firmado digitalmente por:
BERMEJO ROJAS Guillermo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/08/2022 12:02:41-



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/08/2022 10:29:07-0500



Firmado digitalmente por:
LIMACHI QUISPE Nieves
Esmeralda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/08/2022 10:12:21-0500



Firmado digitalmente por:
CHAVEZ CHINO Betssy
Betzabet FAU 20161749126
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/08/2022 11:41:18-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA:

El Artículo 66° de la Constitución Política del Perú establece que ***"los recursos naturales renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano en su aprovechamiento"***. Además, en el mismo Artículo se indica que, mediante Ley Orgánica se fijan las condiciones de su utilización y de su otorgamiento a particulares, para que este por encargo del Estado establezca su aprovechamiento. Asimismo, ***"la concesión otorga a su titular un derecho real, sujeta a dicha norma legal"***. Asimismo, en el Artículo 67° se señala que, ***"El Estado determina la política nacional del ambiente..."***, promoviendo el uso sostenible de sus recursos naturales.

Dentro de ese marco constitucional, el Estado peruano ha asumido la Agenda 2030, para el desarrollo sostenible. Precisamente, en el Objetivo 11, se compromete a: ***"Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles"***. Siendo que en la meta 11.6, se propone reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire.

Asimismo, la política del Acuerdo Nacional 19) sobre el ***"Desarrollo sostenible y gestión ambiental"***, señala el compromiso de integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, como un requisito indispensable para reducir los índices de pobreza y extrema pobreza, y acceder al desarrollo sostenible¹. Asimismo, se señala, el compromiso del Estado a institucionalizar la gestión ambiental público y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitando el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. Por otro lado, se propone la tarea de asegurar la protección ambiental, y promover ciudades sostenibles, esto último con el objetivo de ayudar a mejorar la calidad de vida, y de manera especial la vida de la población más vulnerable del país.

En ese orden de ideas, el 10 de junio de 2022, 38 miembros integrantes de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, OCDE, adoptaron una hoja de ruta para la adhesión del Perú a la convención de la OCDE. En ese sentido, el Perú asumió compromisos vinculantes en: **i)** crecimiento económico; **ii)** gobernanza pública; **iii)** anticorrupción y transparencia; **iv)** capital humano y productividad; y **v)** medio ambiente. En

¹ <https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%e2%80%8b/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/19-desarrollo-sostenible-y-gestion-ambiental/> Portal del Acuerdo Nacional.

ese sentido, es necesario impulsar políticas públicas que coadyuven al cumplimiento de los indicados compromisos, a fin de cumplir con los objetivos establecidos.

Adicionalmente, con la ratificación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, realizado mediante Resolución Legislativa N°26185, del año 1993, el Perú se comprometió a cumplir con las decisiones derivadas de la Conferencia de las Partes (COP) de la CMNUCC. Posteriormente, el 12 de diciembre de 2015, en el marco de la Vigésima Primera Conferencia de las Partes de la CMNUCC, dentro de la COP21 realizado en París, se acordó reducir el aumento de la temperatura de 2°C a 1.5°C para mitigar los efectos del cambio climático; aumentar la capacidad de adaptación a los efectos del cambio climático, y aumentar la resiliencia al efecto invernadero y evitar una mayor amenaza a la producción alimentaria.

En ese propósito, el 8 de setiembre del año 2000, se publicó en el diario oficial El Peruano la Ley N°27345, Ley de promoción del uso eficiente de la energía, por el cual se declara de interés nacional la promoción del Uso Eficiente de la Energía (UEE), con el objetivo de asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad de la economía nacional y reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos. Asimismo, mediante el Decreto Supremo N°053-2007-EM, se aprobó el Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía.

En ese sentido, el año 2010 se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto Supremo N°064-2010-EM, por el que se aprueba la Política Energética Nacional del Perú para los años 2010 al 2040. Importante documento que establece como política prioritaria establecer los mecanismos para alcanzar eficiencia en toda la cadena productiva y de uso de la energía; así como, reducir el impacto ambiental y las emisiones de carbono en relación con el desarrollo sostenible.

En marzo de 2012 se publicó la Ley 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético. Mediante la Ley se promueve la instalación de infraestructura requerida para brindar seguridad al sistema energético, tales como redes de ductos e instalación de almacenamiento consideradas estratégicas por el Estado para garantizar el normal abastecimiento de combustibles.

Asimismo, el 12 de enero de 2017 se publicó en el diario oficial El Peruano la Ley N°30516, Ley que fomenta la renovación del parque automotor y la formalización en la venta de unidades immaculadas. Es objeto de la Ley el facilitar la venta de manera formal de vehículos inmatriculados de personas naturales con la finalidad de renovar el parque automotor y proteger el medio ambiente. Asimismo, se busca combatir el lavado de activos en la transacción de venta de vehículos usados.

En abril de 2018, se publicó la Ley Marco sobre Cambio Climático, Ley N°30754. La Ley establece principios, enfoques y disposiciones generales para coordinar, articular, diseñar, ejecutar, reportar, monitorear, evaluar y difundir las políticas públicas para la gestión integral, participativa y transparente de las medidas de adaptación y mitigación al cambio climático, haciendo una adecuada combinación para alcanzar un crecimiento bajo en carbono; y cumplir con los compromisos asumidos por el país en el orden internacional, como es el caso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC).

Mediante el Decreto de Urgencia N°029-2019, del 20 de diciembre de 2019, se establecen medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y de los contaminantes que afectan de manera directa la salud pública.

Por otro lado, con el Decreto Supremo N°022-2020-EM, se aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica. El referido Decreto Supremo tiene por objeto aprobar disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica, con la finalidad de hacer uso eficiente de la energía, contribuyendo con la disminución del consumo de combustibles fósiles; así como reducir la emisión de gases de efecto invernadero.

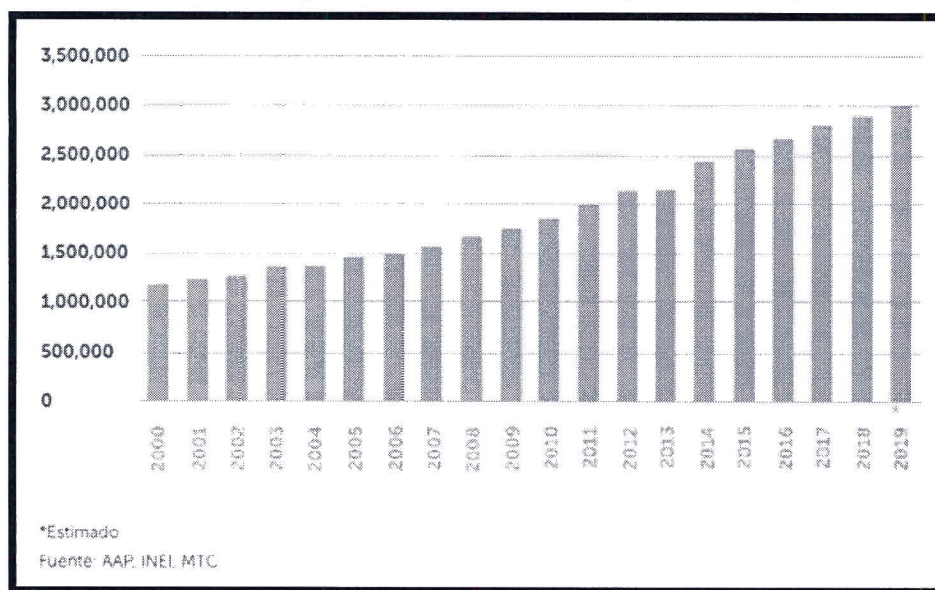
Finalmente, y en el mismo orden de ideas de cambiar la matriz energética vehicular, a fin de pasar de un parque automotor intenso en el uso de combustibles fósiles a otro que favorezca el consumo de energías limpias o verdes, provenientes del GNV o energía eléctrica; el pasado 15 de julio de 2021, se publicó la Resolución Viceministerial N°018-2021-MINEM/VMH, que aprueba el procedimiento para ejecutar el Programa de Promoción de Vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV), a través del cambio de motor. Siendo financiado con recursos provenientes del FISE.

PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE NACIONAL:

En los últimos 20 años, el Perú ha registrado un importante crecimiento económico, lo que le permitió incrementar su PBI de US \$ 51,740 millones en el 2020, a US\$ 228,789 millones en el 2019. Asimismo, el ingreso per cápita también se vio incrementado, pasando de US \$ 1,956 a US \$ 6,978 en el 2019, de acuerdo al Banco Mundial. Este mayor crecimiento económico, impulsó la venta de vehículos nuevos, el mismo que pasó de 14,135 unidades

ventas el año 2000, a poco más de 168,650 el 2019². Para el año 2019, el parque automotor registrado en el Perú era de 2.6 millones de vehículos, de los cuales el 85% corresponde a vehículos livianos, y 15% está conformado por vehículos pesados. El crecimiento sostenible registrado desde el año 2000 y 2019, se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Perú: Parque Nacional Vehicular (2000 – 2019)

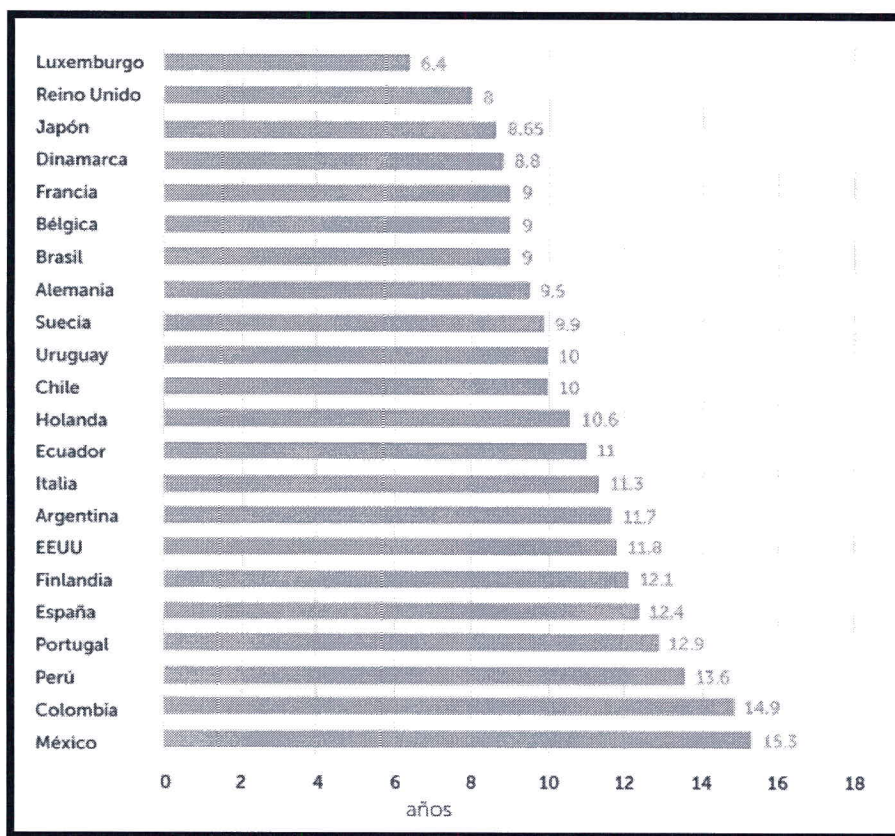


En relación a la antigüedad de la flota del transporte público para Lima y Callao en el año 2018, se tenía de 0 a 5 años, 4,649 en Lima, y 2,856 en el Callao; de 6 a 10 años, se tenía 5,567 vehículos en Lima, y en el Callao 2003; antigüedad de 11 a 15 años se tenía 515 en Lima, y 268 en el Callao; y de 15 a más años de antigüedad, en Lima 4,412 vehículos, y en el Callao 3,905 vehículos.

En el siguiente cuadro se aprecia la antigüedad del parque automotor de un grupo de países. De este grupo, Luxemburgo presenta el parque automotor más joven con una antigüedad de 6.4 años; mientras que México tiene el parque automotor más viejo, con 15.3 años de antigüedad. Mientras tanto, Perú se ubica entre los de mayor antigüedad con 13.6 años. Esto se aprecia en el siguiente cuadro.

² La modernización del parque automotor, contra la contaminación, afecciones respiratorias y gasto en salud, Asociación Automotriz del Perú. Link: https://aap.org.pe/observatorio-aap/contaminacion-vehicular/Contaminacion_Vehicular.pdf

Antigüedad del Parque Automotor - Años



Fuente: Asociaciones Automotrices de los Países Muestreados

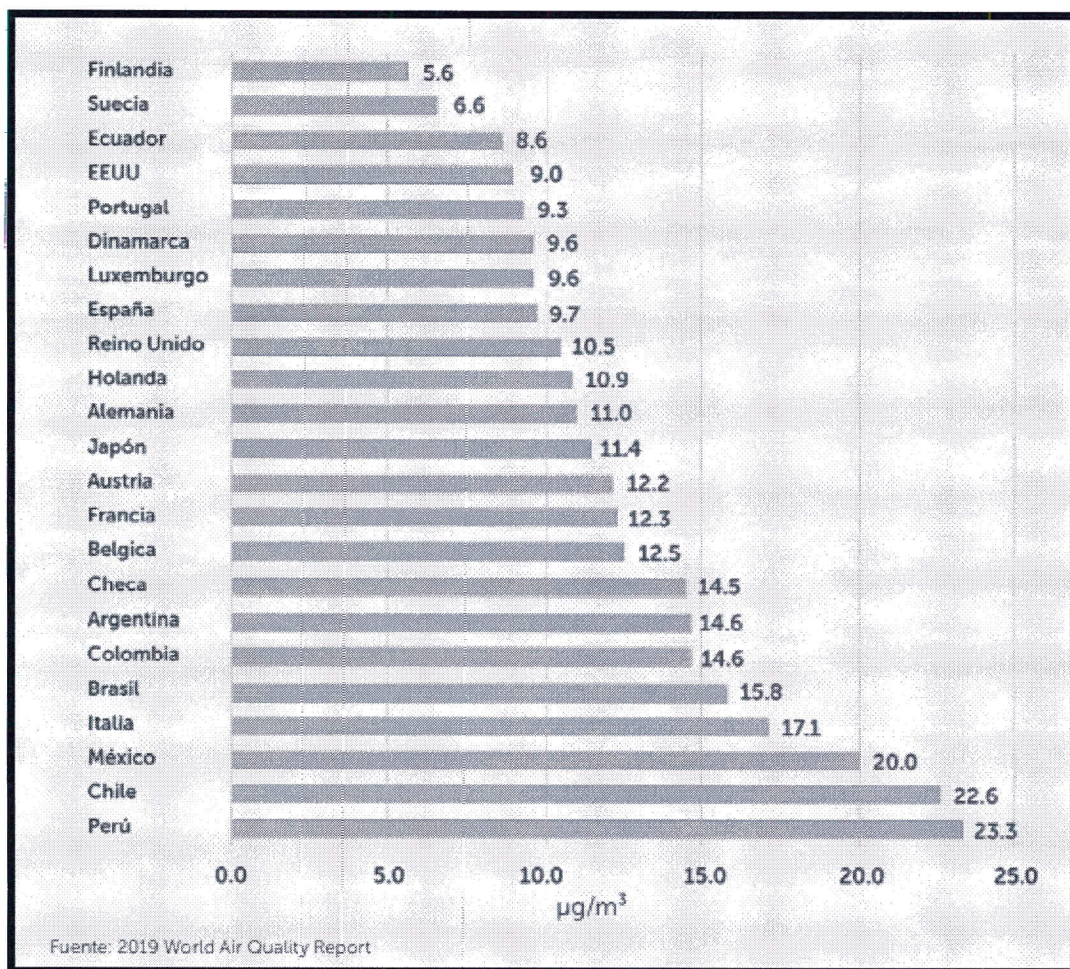
El cuadro anterior es un aprueba irrefutable que el crecimiento de la venta de vehículos nuevos que se dio en el Perú, como resultado del crecimiento económicos en las últimas dos décadas, no a renovado el parque automotor, sólo a incrementado el número de unidades vehiculares en las vías terrestres.

En ese sentido, y siempre tomando como fuente a la Asociación Automotriz del Perú³, se desprende que la antigüedad del parque vehicular de un país está en relación directa con la salud pública de su población. Un parque automotor viejo o antiguo implica ineficiencia en el uso de combustibles, y que utiliza en su gran mayoría combustibles fósiles derivados del petróleo, contaminando el medio ambiente con gases tóxicos a base de dióxido de carbono y dióxido de nitrógeno. Al respecto, la empresa suiza IQAIR, se ocupa de emitir estudios sobre la contaminación ambiental, el que es publicado regularmente en su World Air Quality Report. En ese sentido, en su publicación del año 2019 se indica que: “... el

³ Ídem.

contenido de PM 2.5 en el Perú es de 23.3 ug/m³ (23.3 microgramos de particulados por metro cúbico de aire), un resultado que excede el máximo permitido de 10 ug/m³ recomendados en el mismo estudio. De acuerdo con ello, el Perú tiene la más baja calidad de aire, comparado a otras naciones de América Latina. Según el referido ranking nos ubicamos en la posición 33, a nivel global, de una muestra de 98 países”.

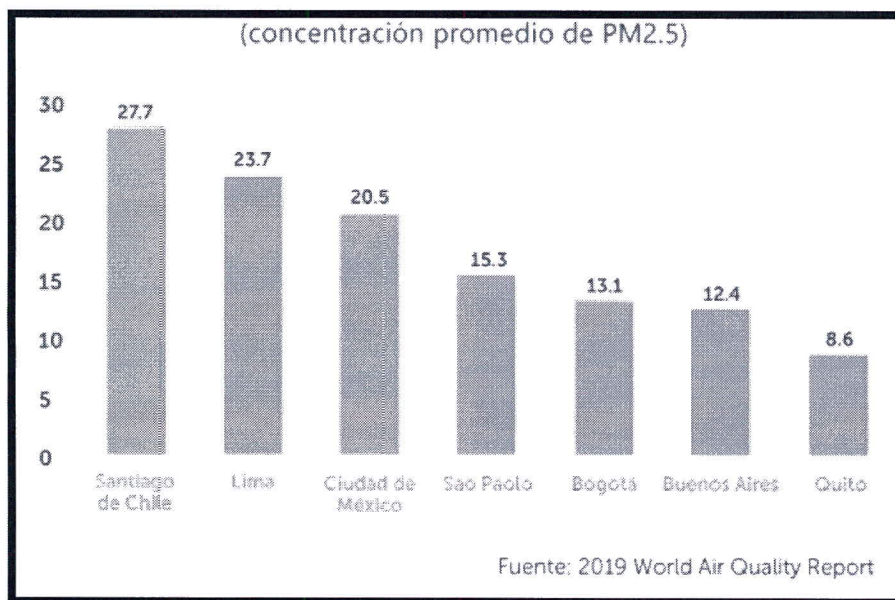
Reporte Mundial de la Calidad del Aire - 2019



10

Asimismo, si evaluamos la calidad del aire en el 2019, para algunas ciudades de Latinoamérica tenemos a la ciudad de Lima como una de las más contaminadas, sólo después de Santiago de Chile, con 23.7 de porcentaje de contaminación.

Calidad del Aire 2019 - Latinoamérica



En resumen, a pesar del extraordinario crecimiento macroeconómico registrado en los últimos 20 años, y el importante crecimiento de los niveles de venta de vehículos nuevos como resultado de ese crecimiento, el Perú en la actualidad cuenta con un parque automotor bastante antiguo, que en promedio tiene 13.6 años, y que a la vez es intenso en el uso de combustibles fósiles provenientes del petróleo.

11

Como resultado de esa antigüedad y elevado uso de combustibles fósiles, el Perú presenta una baja calidad del aire, con 23.3 microgramos de particulados por metro cúbico de aire, muy por encima del valor permitido, que es 10 ug/m3. Además, a nivel de las principales ciudades de Latinoamérica, Lima se presenta como una de las ciudades con menor calidad del aire, muy por arriba de ciudades como Ciudad de México, Sao Paulo, Bogotá, Buenos Aires, Quito.

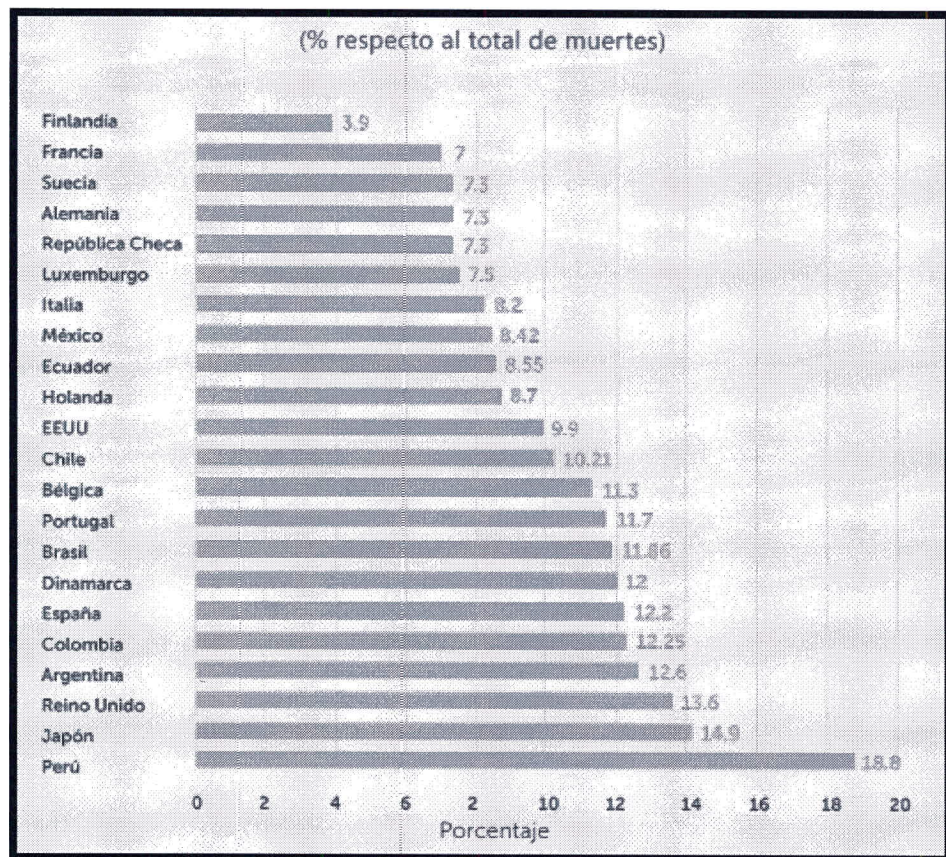
PERÚ, BAJA CALIDAD DEL AIRE Y SALUD PÚBLICA:

Según el Banco Mundial en el Perú anualmente mueren 3,900 personas a causas atribuidas a la contaminación ambiental, **"Análisis Ambiental del Perú: Retos para un Desarrollo Sostenible"**, año 2006. Adicionalmente señala el estudio que la ciudad de Lima es una de las ciudades latinoamericanas que presenta mayores niveles de contaminación, siendo el sector transporte el que mayor tributa a esta contaminación. Asimismo, concluye que el

costo de degradación ambiental anual respecto a la contaminación atmosférica urbana corresponde al 0.8% del PBI, siendo el sector transporte el principal causante⁴.

Al respecto, existe una relación directa entre las variables de calidad del aire y la incidencia de mortalidad por enfermedades respiratorias. Ello quiere decir que en los países donde existe una contaminación por partículas PM 2.5 más alto, la probabilidad de presentarse enfermedad respiratoria es mayor. Al respecto, existen diversos estudios y publicaciones que ponen de manifiesto lo nocivo que significa la presencia de una mayor cantidad de partículas PM 2.5. Así, por ejemplo, el año 2019, la Revista Chilena de Pediatría, publicó los efectos de dichos contaminantes sobre la salud respiratoria de los niños. Estos impactos llegan a ocasionar un mayor índice de hospitalización por enfermedades como las neumonías, bronquitis y asma.

Mortalidad por Enfermedades Respiratorias

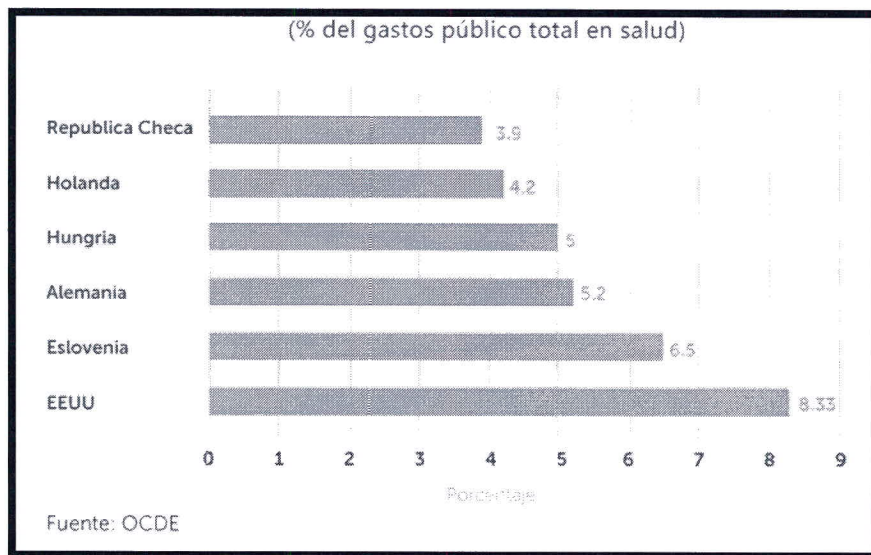


Fuente: OCDE, Ministerios de Salud de Países Muestreados.

⁴ Banco Mundial. Análisis Ambiental del Perú: Retos para un Desarrollo Sostenible. Volumen I: Resumen Ejecutivo, p16. 2006.

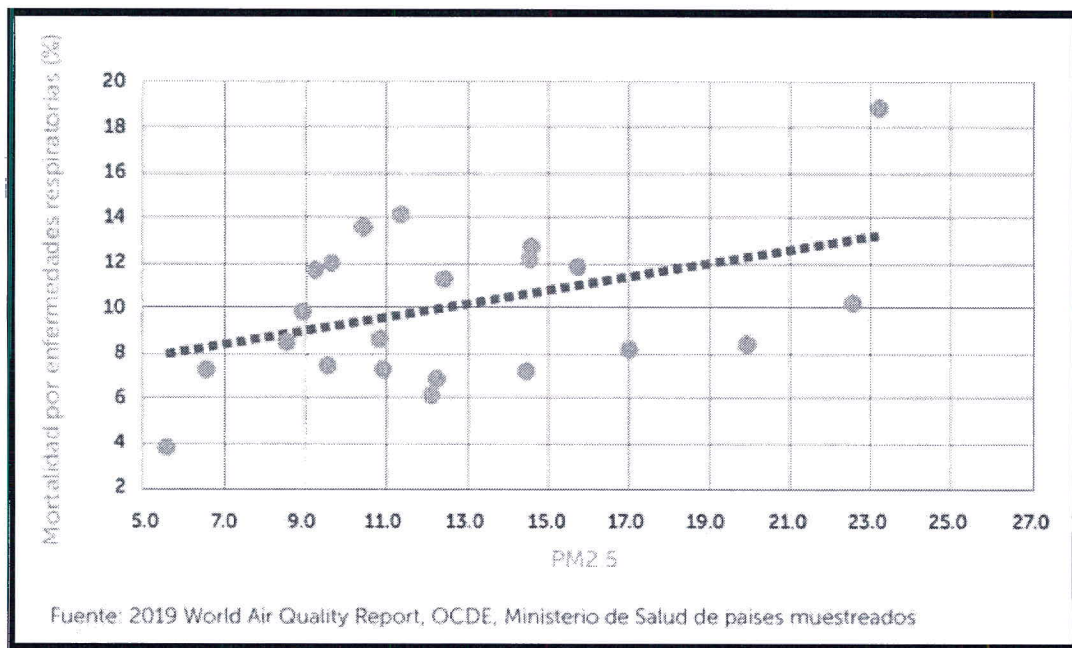
En ese sentido, y en relación con el Perú, la Asociación Automotriz del Perú, en su publicación denominado: ***"La modernización del parque automotor, contra la contaminación, afecciones respiratorias, y gastos en salud"***, del año 2019, se tiene que el Perú presenta altos niveles de mortalidad como consecuencia de enfermedades respiratorias. El índice coloca a nuestro país, incluso hasta por encima de países de la región como: México, Ecuador, Chile, Brasil, Colombia, y Argentina. Al respecto se dice: ***"... en el Perú el 18.8% de personas fallecidas en nuestro país en el 2019 lo hicieron a causa de dolencias en el sistema respiratorio, según cifras del Ministerio de Salud. El resultado más alto entre los países muestreados, quedando muy lejos de otras naciones de la región como Argentina 12.6%; Colombia 12.25%; y Brasil 11.86%. Al otro lado se encuentran Finlandia con 3.9%; Francia 7%; Suecia y Alemania con 7.3% respectivamente"***.

Gasto en Enfermedades Respiratorias



Los altos gastos que demanda el hecho de presentar una mayor incidencia de enfermedades respiratorias, está relacionada de manera directa con la calidad del aire. En el gráfico anterior se puede visualizar que el presupuesto (en términos porcentuales) utilizado en República Checa para atender a los pacientes afectados por patologías respiratorias es de sólo el 3.9% del total de su presupuesto de salud. Asimismo, Holanda sólo destina el 4.2% de su presupuesto de salud para atender a pacientes afectados por enfermedades respiratorias. Sin embargo, existen países donde la calidad del aire no es buena, como es el caso de los Estados Unidos, en los que utiliza un mayor presupuesto a la atención de pacientes con enfermedades respiratorias, 8.33% para el caso de los EEUU.

Índice Calidad del Aire y Muerte por Enfermedades Respiratorias



Al respecto, el Perú ha asumido compromisos bastante importantes en foros internacionales como las Naciones Unidas, en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en el punto siete (7) se compromete a promover energía asequible y no contaminante. Además, en el acuerdo tres (3) se propone implementar políticas para mejorar la salud y el bienestar de la población peruana. Igualmente, siempre dentro de las NNUU, se firmó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático. Asimismo, el Perú fue uno de los primeros países en comprometerse con la OCDE a través de su Programa de País de la OCDE, que se construyó en torno a cinco áreas claves: **i)** crecimiento económico; **ii)** gobernanza pública; **iii)** anticorrupción y transparencia; **iv)** capital humano y productividad; y **v)** medio ambiente⁵.

Estos compromisos, llevó al Estado peruano a establecer un marco jurídico para promover un cambio de la matriz energética del parque automotor, con el fin de reemplazar energías contaminantes por una menos o nada contaminantes; es decir, reemplazar energías fósiles provenientes del petróleo, por energía a gas natural y energía eléctrica (energía nuclear e hidráulica).

⁵ OCDE link, <https://www.oecd.org/latin-america/paises/peru/#:~:text=Per%C3%BA%20fue%20uno%20de%20los,y%20productividad%3B%20y%20medio%20ambiente.>

En ese sentido, se promulgaron: **i)** Ley N°27345, Ley de promoción del uso eficiente de la energía, por el cual se declara de interés nacional la promoción del Uso Eficiente de la Energía (UEE); **ii)** Decreto Supremo N°064-2010-EM, por el que se aprueba la Política Energética Nacional del Perú para los años 2010 al 2040; **iii)** Ley 29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético; **iv)** Ley N°30754, Ley Marco sobre Cambio Climático; **v)** Decreto de Urgencia N°029-2019, del 20 de diciembre de 2019, se establecen medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y de los contaminantes que afectan de manera directa la salud pública; **vi)** Decreto Supremo N°022-2020-EM, se aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica; y **vii)** Resolución Viceministerial N°018-2021-MINEM/VMH, que aprueba el procedimiento para ejecutar el Programa de Promoción de Vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV), a través del cambio de motor. Siendo financiado con recursos provenientes del FISE.

Por lo señalado, se puede apreciar compromisos asumidos por el Estado peruano con diversos organismos mundiales para la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, la protección del medio ambiente, y mejora de la calidad de vida de su población. Asimismo, existe un marco jurídico desarticulado, promulgado y publicado con el fin de promover el chatarreo para la renovación de vehículos y retiro de vehículos de circulación; cambio de motor de uso de combustibles fósiles por otro a gas (GNV); y la promoción para el ingreso al mercado nacional de vehículos eléctricos (energía eléctrica). Sin embargo, todo este esfuerzo no fue suficiente para impulsar con mayor rapidez y eficiencia un proceso de modernización y eficacia del parque automotor en el Perú, por lo que se propone el siguiente Proyecto de Ley.

15

PROPUESTA DEL PROYETO DE LEY:

La iniciativa legislativa consta de nueve (9) Artículos, y 2 Disposiciones Complementarias Finales. Tiene por objeto, ***“promocionar el transporte sostenible y sustentable, mediante el uso de energías verdes o limpias provenientes del gas natural y energía eléctrica; a través de incentivos económicos y no económicos como políticas públicas para impulsar el cambio de matriz energética vehicular en el marco del Decreto de Urgencia N°029-2019, que establece incentivos para el fomento de chatarreo; Ley N°27345, Ley de promoción del uso eficiente de la energía; y Ley N°29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético”***.

Básicamente propone la modificación **de los Artículos 1° y 8° del Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que Establece Incentivos para el Fomento del Chatarreo**. Es decir, en los Artículos que corresponde al objeto (Artículo 1) y condiciones para acceder a los incentivos para el chatarreo (Artículo 8); con el fin de hacerlo vinculante con una renovación **por vehículos con matriz energética limpia o verde**; e incorporar como condición necesaria para acceder al programa de chatarreo, que, **en caso de renovación del vehículo, esto se haga por un vehículo que utilice como energía el GNV o energía eléctrica a través de un sistema de batería**.

Asimismo, el Proyecto de Ley propone declararse de necesidad pública y preferente interés nacional la creación de la **Autoridad Autónoma para la Masificación del Gas**, con rango ministerial, con el fin de promocionar la masificación de energías limpias o verdes, para el uso domiciliario, industrial y vehicular, por considerar que actualmente existe un vacío, por lo que es necesario ser cubierto para fortalecer el proceso de masificación de energías limpias o verdes a nivel nacional.

Adicionalmente, se propone un paquete de incentivos económicos y no económicos para la comercialización de vehículos nuevos, o para el recambio de motor con energías fósiles por otro a gas natural - GNV. Al considerar, que se debe fortalecer la libre y sana competencia entre vehículos a gas natural y eléctricos, que favorezca al consumidor.

Consideramos que el Proyecto de Ley propone una acción articulada para promover en conjunto el cambio del parque automotor, que tenga como matriz energética energías limpias o verdes a base de GNV o energía eléctrica. Además, el Proyecto de Ley va a permitir ampliar el mercado para la masificación y alto consumo de dos de los recursos energéticos con que se cuenta en el Perú, como es el GAS NATURAL y LITIO (Energía Nuclear).

II. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

El presente Proyecto de Ley se encuentra alineado a la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2021 – 2022, aprobada con la Resolución Legislativa 02-2021-2022-CR; y con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional. La iniciativa legislativa responde al punto cincuentaidos (52), leyes sobre protección del medio ambiente y desarrollo sostenible; cuarentaicinco (45), promoción de la libre competencia; cuarentaicuatro (44), medidas a favor de los consumidores; cincuenta (50), promoción de la inversión en el sector energía y minas; cincuentauno (51), leyes de apoyo a la actividad empresarial.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto promocionar el transporte sostenible y sustentable, mediante el uso de energías limpias o verdes provenientes del gas natural y energía eléctrica, a través de incentivos económicos y no económicos. En ese sentido, el Proyecto de Ley está muy relacionado con la Ley N°27345, Ley de promoción del uso eficiente de la energía; además, del Decreto Supremo N°064-2010-EM, que aprueba la Política Energética Nacional del Perú para los años 2010 – 2040. Asimismo, la Ley N°29852, Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético; Decreto de Urgencia N°029-2019, que establecen medidas para promover el chatarreo para la renovación o retiro definitivo de vehículos usados; y la Resolución Viceministerial N°018-2021-MINEM/VMH, que aprueba el procedimiento para ejecutar el Programa de Promoción de Vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV), a través del cambio de motor. En ese sentido, la presente iniciativa legislativa fortalece el proceso de cambio del parque vehicular, por uno que utilice matriz energética limpia o verde proveniente del gas natural y la energía eléctrica.

IV. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO (CUALITATIVO)

La presente propuesta legislativa incide directamente en la calidad del aire, en el mejoramiento del medio ambiente, que son factores importantes para mejorar la salud pública, reduciendo significativamente las afecciones respiratorias, y pulmonares. Asimismo, siendo el capital humano el principal factor de desarrollo; se requiere políticas públicas para fortalecer la prevención de la salud con mejor estilo de vida, y ambiente adecuado para el desarrollo de las personas. En ese sentido, el costo de otorgar incentivos económicos y no económicos para el cambio de la matriz energética del parque automotor es mucho menor al costo de tener a un grupo de la población con afectaciones a su salud, que reduzca su capacidad de producción y productividad, con periodos de vida cortos y de baja calidad.

Asimismo, se debe considerar el ahorro que generará en los transportistas y usuarios del transporte público, el uso de energías limpias o verdes. Según estudios recientes se conoce que el GNV es 69% más económico que el gasohol 95; es 66% más económico que el gasahol 90; 56% más económico que el DB5 S50; y 41% más económico que el GLP. Este ahorro contribuirá con la economía del país, y el nivel de ingreso de la población.

V. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene vinculación directa con las siguientes políticas del Acuerdo Nacional:

Eje III: Competitividad del País:

- Política 19.- Desarrollo sostenible y gestión ambiental.
- Política 18.- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Eje II: Equidad y Justicia Social:

- Política 10.- Reducción de la pobreza.

Lima, 22 de agosto de 2022