



Proyecto de Ley N° 2979/2022-CR

ARAGÓN CARREÑO LUIS ÁNGEL

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"



"LEY QUE INCENTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS PROMOVRIENDO LA MOVILIDAD SOSTENIBLE"

Los Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR** que suscriben; a iniciativa del señor Congresista **LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"LEY QUE INCENTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS PROMOVRIENDO LA MOVILIDAD SOSTENIBLE"

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1.- Objeto de la presente ley

La presente ley tiene por objeto, incentivar el uso de vehículos eléctricos con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Artículo 2.- De los vehículos eléctricos

Dentro de la definición de vehículos eléctricos se puede considerar:

- a. **Vehículo eléctrico:** Conocidos como EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle), es aquel propulsado únicamente por uno o más motores eléctricos alimentados por una o más baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.
- b. **Vehículo híbrido convencional:** Conocidos como HEV (Hybrid Electric Vehicle) o híbridos no enchufables, es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan por un generador accionado por el motor térmico y por el sistema de freno regenerativo.

- c. **Vehículo híbrido enchufable:** Conocidos como PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.
- d. **Vehículo eléctrico con autonomía extendida:** Conocidos como REEV (Range Extender Electric Vehicle), es aquel vehículo eléctrico cuyas baterías se recargan conectadas a la red eléctrica y cuenta además con un motor térmico de apoyo que acciona un generador eléctrico para recargar sus baterías y aumentar su autonomía.

Artículo 3.- Del tipo de estaciones de carga

Las estaciones de carga a considerarse son las siguientes:

- a) **Estación de carga rápida:** Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.
- b) **Estación de carga lenta:** Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.

Artículo 4.- De los centros de cargas en proyectos de viviendas nuevas.

Establézcase que a partir de la vigencia de la presente ley todos los proyectos de vivienda de condominios y edificios de uso residencia o comercial que se construyan deben incluir en sus instalaciones el servicio de cargadores de electricidad para vehículos eléctricos, en áreas comunes. Los accesos de recarga deben contar con las medidas de seguridad necesaria.

Artículo 5.- Centros de Cargas

Las entidades de los gobiernos regionales y locales en coordinación con los Ministerios de Transportes y Comunicaciones, Energía y Minas y el Ambiente; promoverán iniciativas para la construcción de centros de cargas para vehículos eléctricos.

Los establecimientos comerciales, deben adecuar áreas destinadas a centros de cargas en el plazo de tres años a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo 6.- Del Registro de centro de cargas

Las empresas de distribución de energía eléctrica deben llevar un registro nacional de los centros de cargas instaladas en el territorio nacional, la misma que deberá ser puesta en conocimiento de los Ministerios de Energía y Minas, Transportes y Comunicaciones y Ambiente, así como de los Gobiernos Locales.

Artículo 7.- De la Declaratoria de Interés Nacional

Declárese de interés nacional y necesidad pública la promoción en la inversión, importación, comercialización para la masificación de vehículos eléctricos, híbridos-eléctricos, para reducir el uso de combustibles fósiles y la contaminación ambiental en el país.

Artículo 8.- De la Comisión

Confórmese una comisión encargada de proponer medidas tributarias que fomenten la adquisición de vehículos eléctricos, la misma que estará integrada por representantes de los siguientes ministerios:

- a) Presidencia del Consejo de Ministros, quien presidirá
- b) Ministerio de Economía y Finanzas
- c) Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- d) Ministerio del Ambiente
- e) Ministerio de Energía y Minas
- f) Dos representantes del Instituto Nacional de Calidad - INACAL

Artículo 9.- Medidas Incentivadoras

La Comisión otorgara medidas incentivadoras para la promoción del uso de vehículos eléctricos que sean aplicables en el ámbito nacional, regional y local, como son:

- a) El otorgamiento de bonos, incentivos financieros, incentivos no financieros, y líneas de créditos con intereses bajos, con el fin de lograr la renovación del parque automotor.
- b) Establecer un Programa de Incentivos para el chatarreo, a través del otorgamiento de un bono para la adquisición de vehículos eléctricos.
- c) Incentivos respecto a los montos a aplicarse respecto del Impuesto General a las Ventas, Impuesto Selectivo al Consumo y Régimen Arancelario
- d) Establecer un Sello de Ciudades con Movilidad Eléctrica, con el que se reconocerá y premiará a las ciudades por su contribución y buenas prácticas en el fomento de la movilidad eléctrica.

Artículo 10.- De las Normas Técnicas

Encargar al Instituto Nacional de Calidad - INACAL la elaboración de las Normas Técnicas que regule el sistema de electro movilidad para el territorio nacional.

Artículo 11.- Vigencia de la Ley

La presente Ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/09/2022 16:07:32-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/09/2022 15:53:07-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/09/2022 12:39:24-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Herman FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/09/2022 16:17:35-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Herman FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 05/09/2022 16:21:00-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/09/2022 20:14:33-0500

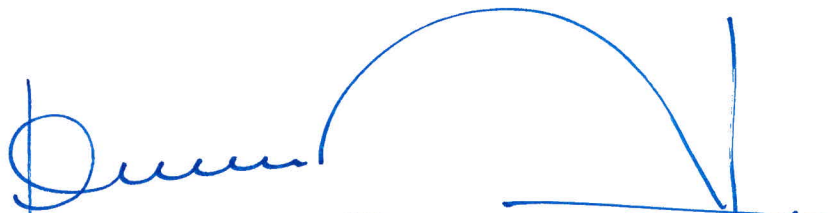


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **8** de **setiembre** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2979-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**
2. **PRODUCCIÓN, MICRO Y PEQUEÑA EMPRESA Y COOPERATIVAS.**



.....
JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

Para la elaboración del presente proyecto de ley, se ha tomado como base la iniciativa presentada en el periodo pasado 04695/2019-CR, Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor, sobre la cual se ha modificado la estructura de la fórmula legal.

La propuesta es incentivar la promoción en la inversión, importación, comercialización para la masificación de vehículos eléctricos, híbridos-eléctricos, para reducir el uso de combustibles fósiles y la contaminación ambiental en el país.

La iniciativa planteada se fundamenta en los antecedentes normativos siguientes, los cuales fueron citados en la iniciativa 04695/2019-CR:

a) CONSTITUCION POLITICA DEL PERU

La iniciativa legislativa tiene sustento constitucional en el numeral 22 del artículo 2 de nuestra Constitución Política que establece que toda persona tiene derecho "(...) a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida". Teniendo este sustento el Perú ha firmado los convenios internacionales.

b) CONVENIO MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMATICO

Siendo el objetivo principal la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero.

c) PROTOCOLO DE KIOTO

Resulta importante dar cumplimiento a los compromisos asumidos de carácter internacional en materia ambiental al ratificar el denominado Protocolo de Kioto y sus enmiendas, y con ello adoptar medidas y acciones que logren, entre otros, impulsar el desarrollo en el país del uso de tecnologías limpias principalmente el transporte el transporte eléctrico u otra alternativa de transporte con cero emisiones o de bajas emisiones de CO₂, el objetivo de este protocolo es la reducción de los gases efectos invernaderos, fijándose límites para las emisiones de los gases que dañan y contaminan el medio ambiente.

d) ACUERDO DE PARÍS

Se aprueba un plan de acción con el objetivo de poner un término al calentamiento global, estableciendo pautas a fin de mantener por no más de 2° grados de temperatura global.

e) LA LEY N° 27345, LEY DE PROMOCIÓN DEL USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA

Tiene como objeto declarar 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 y reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los recursos energéticos.

f) LA LEY N° 28611, LEY GENERAL DEL AMBIENTE

Que establece en el artículo I del Título Preliminar lo siguiente: "Toda persona tiene derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país".

Asimismo, el artículo 3 de la Ley en mención establece: "El Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica las políticas, normas, instrumentos, incentivos y sanciones que sean necesarios para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la presente Ley".

Artículo 4 de la precitada Ley, que dispone: "El diseño del marco tributario nacional considera los objetivos de la Política Nacional Ambiental, promoviendo particularmente, conductas ambientalmente responsables, modalidades de producción y consumo responsable de bienes y servicios, la conservación, aprovechamiento sostenible y recuperación de los recursos naturales, así como el desarrollo y uso de tecnologías apropiadas y de prácticas de producción limpia en general".

g) DECRETO SUPREMO N° 053-2007-EM

Aprueba el Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, Ley 27345, la cual tiene como objeto declarar 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 y reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los recursos energéticos

h) DECRETO SUPREMO N° 031-2007-EM

Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas, sector que tiene como competencia exclusiva del MINM, diseñar, establecer y supervisar las políticas nacionales y sectoriales en materia de energía y de minería, asumiendo la rectoría respecto de ellas; asimismo, en el artículo 7, establece que es función rectora del MINEM, formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia aplicables a todos los niveles de gobierno; así como, dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución y supervisión de las políticas.

i) DECRETO SUPREMO N° 012-2009-MINAM

Señala que su objetivo es: "mejorar la calidad de vida de las personas, garantizando la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo; y el desarrollo sostenible del país, mediante la prevención, protección y recuperación del ambiente y sus componentes, la conservación y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, de una manera responsable y congruente con el respeto de los derechos fundamentales de la persona".

j) DECRETO SUPREMO N° 064-2010-EM

Aprueba la Política Energética Nacional 2010-2040, que establece como el 6° objetivo de la misma: "Desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de Desarrollo Sostenible".

k) DECRETO SUPREMO N° 95-2018-EF

Que propone la eliminación del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para la importación de vehículos eléctricos, con la finalidad de renovar el parque automotor a vehículos más limpios.

l) DECRETO SUPREMO N° 19-2018-MTC

Que modificó el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV) con la finalidad de incorporar al parque automotor peruano vehículos a la vanguardia de las nuevas tecnologías, con diseños y fuentes de energía innovadoras como los autos eléctricos y bicicletas de pedaleo asistido.

m) DECRETO SUPREMO N° 022-2020-EM

Aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica para la movilidad eléctrica, con la finalidad de hacer uso eficiente de la energía y coadyuvar a reducir el

consumo de combustible fósil, disminuir la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, y dar cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de ambiental ratificados por el Perú, así como reducir daños en la salud pública.

ASPECTOS QUE CONTEMPLA LA INICIATIVA LEGISLATIVA

Es importante tener en cuenta que la Política Energética Nacional 2010-2040 aprobada con Decreto Supremo N° 064-2010- EM, tiene como visión: "Un sistema energético que satisface la demanda nacional de energía de manera confiable, regular, continua y eficiente, que promueve el desarrollo sostenible y se soporta en la planificación y en la investigación e innovación tecnológica continua". Las iniciativas legislativas están concordantes con este objetivo nacional de lograr el bienestar de la sociedad y el derecho que tiene la persona en vivir en un ambiente equilibrado y adecuado, tal como se indica en nuestra legislación ambiental y energética toda vez que sería un menor contaminante en comparación del parque automotor actual; así mismo las iniciativas se encuentra alineada directamente con las políticas establecidas para diversos sectores, en especial con el Ministerio del Ambiente (MINAM), Ministerio de Energía y Minas (MINEM) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

La propuesta legislativa contempla algunas definiciones que han sido recogidas del Decreto Supremo N° 019-2018-MTC en lo referente a Vehículo eléctrico, Vehículo híbrido convencional, Vehículo híbrido enchufable y Vehículo eléctrico con autonomía extendida, así como estaciones de carga para lo cual recogeremos lo señalado en la iniciativa legislativa 04695/2019-CR.

VEHICULOS ELECTRICOS

Respecto a las definiciones de Vehículos híbrido-eléctrico (PHEV) y de Vehículos Eléctricos (EV): Al respecto, conforme a lo informado por la DGASA y la DGTT es necesario precisar que, en el ámbito de la emergente tecnología vehicular eléctrica, se llaman vehículos híbridos a los que cuentan con un motor convencional más uno o más motores eléctricos alimentados por baterías. Si las baterías son recargadas sin conectarse a la red eléctrica, el vehículo se denomina Vehículo Híbrido (HEV, de sus siglas Hybrid Electric Vehicle). Por otro lado, si las baterías son recargadas principalmente conectándose a la red eléctrica, el vehículo se denomina Vehículo Enchufable (PHEV, de sus siglas en inglés: plug In-Hybrid Electric Vehicle). Ambos vehículos híbridos pueden o no tener carga de baterías por medio de sus frenos regenerativos.

Existen cuatro diseños básicos para automóviles: vehículos híbridos eléctricos (HEVs por sus siglas en inglés), vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEVs por sus siglas en inglés), vehículos eléctricos de batería pura (BEVs por sus siglas en inglés) y vehículos de pila de combustible de hidrógeno (FCEVs por sus siglas en inglés). Dado a que solamente los PHEVs y BEVs necesitan enchufarse para cargarse, generalmente se

les combina y se les llama vehículos eléctricos enchufables (PEVs por sus siglas en inglés).

Asimismo, los vehículos eléctricos (EV) o llamados eléctricos puros o vehículos eléctricos a baterías (BEV, de sus siglas en inglés: Ballet/Electric Vehicle), cuentan con uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se cargan exclusivamente conectados a la red eléctrica. Hay que recalcar que los motores no se conectan a la red eléctrica, sino el sistema de carga.

Resulta importante reconocer, que la implantación de los vehículos eléctricos, es una oportunidad única para el desarrollo de la movilidad sostenible, lográndose, sustituir el parque automovilístico que depende de la combustión por vehículos eléctricos, lo que disminuyen las emisiones de gases tóxicos a la atmósfera, repercutiendo positivamente en el medio ambiente y en la salud de las personas que, no solo respiran mejor, sino que sufren menos la contaminación acústica que producen los motores que funcionan con combustibles.

Los vehículos eléctricos poseen una eficiencia energética del 90%, frente al 38% de los motores Diesel, su ahorro energético promedio respecto a los vehículos a motor es del 40% y su mantenimiento es mucho más barato, ya que el motor de este tipo de transporte tiene, de media, un 90% de componentes menos que un propulsor a combustión, los frenos duran más y se reducen las sustituciones de filtros, líquidos y aceites.¹

Ciudades como Madrid o Barcelona, ya se han apuntado a la movilidad eléctrica, con la finalidad de que se priorice el uso de los vehículos eléctricos frente a los impulsados por carburantes, sin embargo, resulta necesario que las administraciones implanten una serie de medidas que rompan las barreras de entrada que existen entre los consumidores de este tipo de tecnologías.

En el caso de los nuevos vehículos eléctricos su "combustible" es la electricidad y que, una parte importante de ella es de origen renovable, teniendo en cuenta que un vehículo puede realizar unos 15.000km/año de media, la sustitución de este por un vehículo eléctrico representaría un ahorro de 1.500 kg/CO₂ al año.

Además, hay que resaltar que los vehículos eléctricos están catalogados como "ZERO EMISIONES" en el punto de consumo, lo que ayuda a mejorar de forma sustancial la calidad de aire en las grandes ciudades, reduciendo la contaminación atmosférica y ayudando a prevenir los cada vez más frecuentes episodios de alta contaminación y sus efectos adversos sobre la salud.²

¹ <https://ecovatio.com/ventajas-la-movilidad-electrica/>

² <https://www.factorenergia.com/es/blog/movilidad-electrica/movilidad-electrica-mucho-mas-que-un-concepto-de-moda/>

ESTACIONES DE CARGA

Una estación de carga o estación de carga eléctrica, también llamada en España electrinería o electrolinera, es un lugar que provee electricidad para la recarga rápida de las baterías de los vehículos eléctricos, incluyendo los vehículos híbridos enchufables, mediante procedimientos que no llevan más de diez minutos (dispensadores rápidos de electricidad o estación de recambio de baterías).³

Son estaciones en las que el vehículo, se conecta directamente a la red eléctrica, estos sistemas van superando problemas, como son el tiempo de recarga, que con las infraestructuras eléctricas actuales y el término de potencia, puede llevar varias horas en la recarga lenta; y la estandarización de los mismos, ya que será necesario que los sistemas empleados por la industria sean compatibles.

La batería es el factor más importante que tiene influencia en el rendimiento y costo de los vehículos eléctricos enchufables. En los vehículos eléctricos de batería, la batería constituye aproximadamente un tercio del precio de venta.

Existen diferentes tipos de baterías disponibles para su uso en vehículos de pasajeros. Sin embargo, más del 90% de los fabricantes de automóviles actualmente utilizan baterías de iones de litio debido a su rendimiento superior en densidad de energía, vida útil, ciclos de carga y fiabilidad. Se espera en un futuro previsible que las baterías de iones de litio sean el principal tipo de batería (Consejo Nacional de Investigación, 2013).

La infraestructura de recarga es el conjunto de dispositivos físicos y lógicos, destinados a la recarga de los vehículos eléctricos que cumplan los requisitos de seguridad y disponibilidad previstos para cada caso, con capacidad para prestar servicio de recarga de forma completa e integral. Incluye las estaciones de recarga, el sistema de control, canalizaciones eléctricas, los cuadros eléctricos de mando y protección y los equipos de medida, cuando éstos sean exclusivos para la recarga del vehículo eléctrico.

- **Estación de Carga Lenta**

También llamada carga convencional, normal o estándar lenta, es, como su nombre indica, la más habitual, provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios, lo que permite realizar la

³ <http://noticias.coches.com/noticias-motor/asi-funciona-una-electrolinera-robotizada/18104>

recarga completa de las baterías en un plazo de 6 a 8 horas. Este tipo de recarga es la más sencilla de utilizar, ya que no requiere de instalación previa, únicamente es necesario contar con un conector doméstico. La carga lenta es la opción más recomendada para cargar las baterías durante la noche. Además, permite reducir gastos debido a la tarifa eléctrica nocturna, más económica que en el resto de franjas horarias.

- **Estación de Carga Rápida**

La recarga rápida se realiza a una potencia muy alta, las baterías de vehículos eléctricos cuentan con una potencia de salida superior a 50 kilovatios. Una característica muy destacable de este tipo de carga, es que la media hora a la que hacemos referencia, es el tiempo necesario para recargar aproximadamente el 80% de la batería. Habitualmente no supone ningún tipo de inconveniente pues cuando recargamos el vehículo las baterías no suelen estar del todo agotadas, pero en el caso de querer recargar el 20% restante, hasta alcanzar la carga completa, el proceso se ralentiza y puede tardar hasta 20 minutos más en alcanzar el 100%. Por otro lado, a la gran ventaja de reducir los tiempos de carga, se contraponen ciertos inconvenientes.⁴

DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHICULOS ELECTRICOS

Otro aspecto fundamental y el cual es la base fundamental por el cual se plantea la presente iniciativa es el desempeño ambiental, que aportan los vehículos eléctricos, punto que también fue desarrollado por la iniciativa legislativa 04695/2019-CR y que transcribimos a continuación:

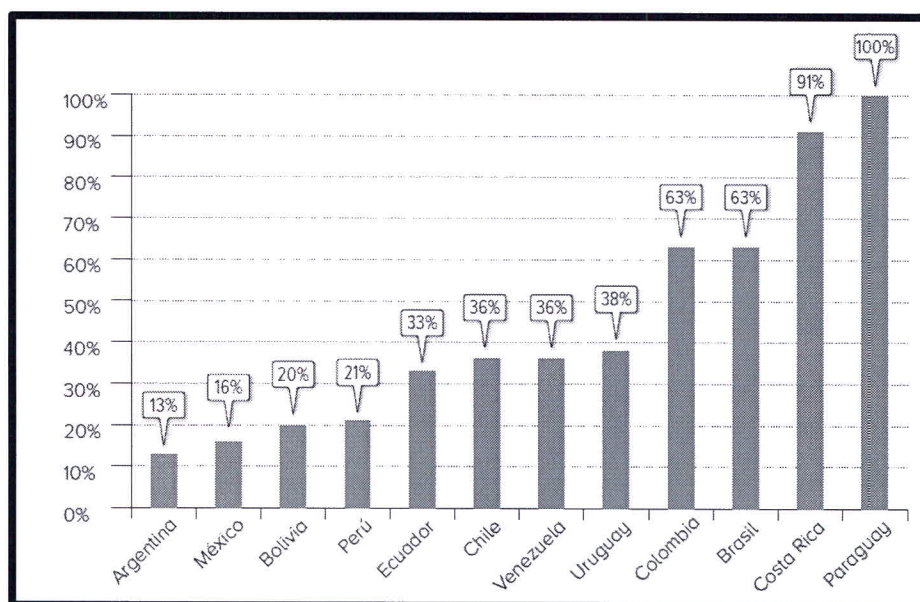
Los avances en la reducción de emisiones del tubo de escape logrados por los vehículos eléctricos son solamente uno de los muchos beneficios. De hecho, la actual ola de vehículos híbridos eléctricos ha sido apoyada en gran medida por las regulaciones en emisiones y consumo de combustible a nivel mundial. A pesar que los avances tecnológicos para los vehículos de motor de combustión interna les han permitido lograr importantes reducciones en el consumo de combustible y emisiones, las tecnologías completamente eléctricas pueden ser el único camino para lograr estándares ambientales sumamente bajos, especialmente con respecto a las emisiones de GEI (Gas de Efecto Invernadero) y consumo de combustible.

Las emisiones de los tubos de escape son fundamentales en términos de contaminantes locales que afectan la salud humana, tales como partículas y óxidos de nitrógeno. No obstante, la reducción de emisiones de GEI debe de ser evaluada desde una

⁴ <https://www.cargacar.com/noticias/velocidad-de-carga-de-los-coches-electricos/>

perspectiva well-to-wheel (WTW por sus siglas en inglés, es una técnica de análisis del ciclo de vida utilizado en el transporte) la cual también considera las emisiones causadas en la generación y distribución de electricidad de los vehículos eléctricos enchufables. Los estudios de la WTW han concluido que los beneficios de los GEI en los PEVs dependen en su gran mayoría de la fuente utilizada para la producción de energía.

Porcentaje de recursos renovables para la producción de electricidad.



Fuente: Centro de Innovación Energética - Banco Interamericano de Desarrollo, 2012.

El cuadro muestra el porcentaje de fuentes renovables utilizadas para la producción de electricidad en diferentes países latinoamericanos. En general, América Latina es una región con un alto porcentaje de uso de fuentes renovables debido a la importante contribución de la hidroelectricidad; países como Paraguay, Costa Rica, Brasil y Colombia podrían lograr importantes reducciones de emisiones de GEI en el transporte adoptando la tecnología de vehículos eléctricos. Otros países como Argentina, México y Bolivia, los cuales dependen del gas y petróleo como fuentes de energía, lograrían reducciones mucho más modestas. ⁵

Otro aspecto favorable al medio ambiente de los vehículos eléctricos es que reducen el ruido en comparación con los vehículos de motor de combustión interna, porque la operación eléctrica pura es prácticamente libre de ruido y porque los motores de

⁵ Carpeta temática: Energía y Minas-Vehículos eléctricos-La Incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina, Página 18

combustión en los vehículos híbridos eléctricos y los vehículos híbridos eléctricos enchufables se reducen. Actualmente varios países se encuentran explorando legislaciones para solicitar un mínimo nivel de sonido para los vehículos eléctricos a baja velocidad (aproximadamente por debajo de los 30 km/h).

CONFORMACION DE COMISION PARA EL OTORGAMIENTO DE BONO E INCENTIVOS

Otro de los aspectos que regula la iniciativa legislativa es la conformación de una Comisión a cargo de Poder Ejecutivo, a efecto de que pueda plantear el otorgamiento de bonos e incentivos para la masificación de uso de vehículos eléctricos, en razón a que el Congreso tiene una limitante contemplada en el Artículo 79 de la Constitución Política del Perú, que establece que los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto.

En este sentido se propone que la comisión evalúe y plantee los siguientes incentivos, los cuales han sido recogidos y complementados de la iniciativa legislativa 04695/2019-CR.

BONO PARA LA ADQUISICION DE VEHICULOS ELECTRICOS

El costo siempre ha sido una preocupación importante para la expansión y adquisición de los vehículos eléctricos a nivel mundial. El costo de fabricación del motor eléctrico y de la batería de un vehículo eléctrico es significativamente más alto que de un vehículo convencional de motor de combustión interna. Por consiguiente, es importante que el ejecutivo, promueva el otorgamiento de un bono para fomentar la adquisición de los vehículos eléctricos.

INCENTIVOS FINANCIEROS

La iniciativa tiene por objeto estimular y fortalecer el uso de los vehículos eléctricos, como medida efectiva para reducir el consumo de combustible fósil, la contaminación ambiental, los daños a la salud y el gasto de los usuarios en movilidad. Señalando la importancia, que a través de la creación de una comisión de apruebe otorgar un bono que incentive la adquisición de vehículos eléctricos.

Debido a que los altos costos de venta son una de las barreras principales en la introducción de los vehículos eléctricos, los incentivos financieros son una de las opciones más directas, mediante la cual los gobiernos promueven el uso de los vehículos eléctricos. Los incentivos financieros también pueden ser dirigidos a reducir los costos anuales de propiedad o de uso de un vehículo eléctrico. La principal

diferencia es que este tipo de incentivos no reduce el precio de compra de los vehículos eléctricos, al contrario, reduce costos durante un largo período de tiempo.

De cualquier manera, los incentivos financieros para reducir los costos de propiedad o uso de los vehículos eléctricos, pueden ser diseñados para mantener estables los ingresos tributarios mediante el aumento de las respectivas tasas para los vehículos convencionales de motor de combustión interna. 6

INCENTIVOS NO FINANCIEROS

Los incentivos no financieros, resultan un conjunto importante de políticas para los países que promueven los vehículos eléctricos es la implementación de los beneficios no financieros para quienes usen estos automóviles. Se puede considerar tres de los beneficios más comunes que son:

- *Permiso para utilizar los carriles exclusivos para autobuses, carriles de alta ocupación o carriles exclusivos para vehículos eléctricos.*
- *Exención de las restricciones de vehículos, como en las restricciones de placas*
- *Estacionamientos exclusivos*

El uso permitido de un carril exclusivo para autobuses ha sido uno de los beneficios más importantes en la exitosa promoción de vehículos eléctricos en Noruega (Vergis y colaboradores, 2014). 7 A causa del alto número de sistemas de autobús de transporte rápido en Latinoamérica, esta política podría ser replicada en muchas ciudades.

Las restricciones basadas en las placas para la circulación de ciertos automóviles en algunos días de la semana y en horas pico es una política común en ciudades de América Latina (por ejemplo, Bogotá, México DF y Sao Paulo). Estas políticas se han promulgado para mitigar los problemas ambientales y de congestionamiento.

Las ciudades generalmente tienen la posibilidad de encargar un porcentaje mínimo de o número exclusivo de plazas de estacionamiento para los vehículos eléctricos en los estacionamientos públicos. Esta es probablemente una buena política para promover los vehículos eléctricos, ya que afectará solamente de manera marginal la

⁶ Carpeta temática: Energía y Minas-Vehículos eléctricos-La Incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina, Página 25

⁷ Noruega es actualmente el líder mundial en cuanto a penetración del mercado de los vehículos eléctricos con casi un 15% en el 2014 (Vergis y colaboradores, 2014). La gran mayoría de los EVs corresponden a los BEVs, siguiendo políticas que promueven los BEVs más que los VHEES.

disponibilidad en los estacionamientos para los vehículos de motor de combustión interna mientras brindan un gran beneficio para los vehículos eléctricos.

PROGRAMA DE INCENTIVOS PARA EL CHATARREO

Para lo cual se deberá evaluar el otorgamiento de un bono para la adquisición de vehículos eléctricos, permitiendo con ello abaratar los costos de los vehículos eléctricos y por ende mejorar el parque automotor que repercutirá en el fin fundamental de esta iniciativa que es el de contribuir con el medio ambiente.

INCENTIVOS TRIBUTARIOS

Se propone que la Comisión estudie una propuesta de incentivos a aplicarse en los montos del Impuesto General a las Ventas, Impuesto Selectivo al Consumo y Régimen Arancelario.

SELLO DE CIUDADES CON MOVILIDAD ELECTRICA

Se propone establecer un Sello de Ciudades con Movilidad Eléctrica, con el que se reconocerá y premiará a las ciudades por su contribución y buenas prácticas en el fomento de la movilidad eléctrica, lo cual puede ser una medida similar a los incentivos municipales que se otorgan a los gobiernos locales por el cumplimiento de metas en determinados aspectos.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta legislativa, tiene por objetivo incentivar el uso de vehículos eléctricos, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El presente proyecto se encuentra enmarcado en lo establecido en la Política 19 del Acuerdo Nacional 2002 - 2021, referida al Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental, determinando las siguientes políticas específicas:

- (f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo;
- (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico;"

III. ANALISIS COSTO - BENEFICIO

A través del análisis costo beneficio se puede conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

En cuanto a los beneficios de las presentes iniciativas la Comisión considera que beneficiara a los treinta tres millones de peruanos al mejorar el ambiente al disminuirse la reducción de emisiones vehiculares que contaminan con CO2 y a nivel Estatal nos permitirá cumplir con nuestros compromisos internacionales para preservar el medio ambiente, por esta razón es que la iniciativa cuenta con el respaldo del ministerio de ambiente que saluda esta propuesta legislativa.

En el caso de aprobarse la presente iniciativa legal, se logrará fomentar en nuestro país, el uso de vehículos eléctricos, a través del otorgamiento un bono, incentivos financieros, no financieros y regulaciones ambientales, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Por ende, no genera gasto al erario nacional.

En cuanto al costo, se ha establecido la conformación de una comisión encargada de proponer medidas tributarias que fomenten la adquisición de vehículos eléctricos, la misma que estará integrada por representantes de los siguientes ministerios:

- a) Presidencia del Consejo de Ministros, quien presidirá
- b) Ministerio de Economía y Finanzas
- c) Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- d) Ministerio del Ambiente
- e) Ministerio de Energía y Minas
- f) Dos representantes del Instituto Nacional de Calidad - INACAL

Entre las medidas que se proponen se aplicables en el ámbito nacional, regional y local, se proponen las siguientes:

- a) El otorgamiento de bonos, incentivos financieros, incentivos no financieros, y líneas de créditos con intereses bajos, con el fin de lograr la renovación del parque automotor.
- b) Establecer un Programa de Incentivos para el chatarreo, a través del otorgamiento de un bono para la adquisición de vehículos eléctricos.
- c) Incentivos respecto a los montos a aplicarse respecto del Impuesto General a las Ventas, Impuesto Selectivo al Consumo y Régimen Arancelario.

- d) Establecer un Sello de Ciudades con Movilidad Eléctrica, con el que se reconocerá y premiará a las ciudades por su contribución y buenas prácticas en el fomento de la movilidad eléctrica

En este sentido, al encomendarse el coste y la aprobación de las iniciativas económicas al Poder Ejecutivo, la presente iniciativa no irroga gasto al erario nacional, así el Poder Ejecutivo deberá promover el uso de vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV).

Se debe tener en cuenta que al emplear vehículos híbridos generan grandes beneficios a la Sociedad y especialmente a los que habitamos acá, puesto que estos vehículos no generan CO₂ que es una de los causantes de la contaminación ambiental, reduciendo así estos gases contaminantes, dado que utilizan su misma energía que se almacenan en su batería para convertirlas en fuerza mecánica.

Otro aspecto importante es que estos vehículos si bien su costo es mayor, sin embargo, el costo por el consumo de energía eléctrica es uno de los beneficios que trae, al aportar también a la salud ambiental.

IV. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

La iniciativa presentada tiene como antecedente legislativo el proyecto de ley 04695/2019-CR, Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor, presentada en el periodo pasado por el excongresista Miguel Román Valdivia. Del Grupo Parlamentario Acción Popular.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativas, guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en la III Política Nacional referida a la Competitividad Del País, en la POLÍTICA 19 DESARROLLO SOSTENIBLE Y GESTIÓN AMBIENTAL, la cual establece los siguientes objetivos el Estado:

“(a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los n/ve/es de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental,

(b) promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental,

(f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnológica para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo, (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y e/ apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico"



ARAGÓN CARREÑO LUIS ÁNGEL

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"