PROYECTO DE LEY GENERAL DE ELECTROMOVILIDAD

El Congresista de la República, integrante del Grupo Parlamentario Renovación Popular, **JOSÉ ERNESTO CUETO ASERVI**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 75° y numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, formula la siguiente propuesta legislativa:

I. FÓRMULA LEGAL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalizacion de Documentos
03 OCT 2022
RECIBIDO
Firma _____ Hora 4:32 p.m.

LEY GENERAL DE ELECTROMOVILIDAD

CAPÍTULO I

OBJETO, FINALIDAD Y ÁMBITO DE LA LEY

Artículo 1°.- Objeto.
La presente ley, tiene por objeto establecer el marco regulatorio general para la promoción e implementación creciente y sostenida del transporte eléctrico en el país, con el fin de establecer el fortalecimiento de las políticas públicas dirigidas a incentivar su uso, innovación, investigación, desarrollo, diseño, producción y comercialización, reduciendo generalmente los impactos nocivos en la salud de las personas y el medio ambiente.

Artículo 2°.- Finalidad.
Es finalidad de la ley, impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos, mediante 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, contribuyendo a la reducción de los contaminantes locales que afectan la salud pública de las personas y las emisiones de gases de efecto invernadero *(GEI)* que afectan el medio ambiente, así como contribuir a la mejora de la eficiencia energética, la sostenibilidad del sistema de transporte y el cumplimiento de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas *(NDC, por sus siglas en inglés)* del país, en el marco del Acuerdo de París y la Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático.

Artículo 3°.- Ámbito de la Ley.
La ley comprende la implementación de políticas y medidas de promoción a los vehículos eléctricos e híbridos, de su infraestructura de carga y mantenimiento para el aprovechamiento de las ventajas relacionadas con la eficiencia energética y económica, la transición hacia medios y sistemas de movilidad sostenible, transporte

eléctrico con fuentes renovables, generación distribuida, gestión de redes inteligentes, reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero *(GEI)*; en conjunto constituyendo políticas generales concordantes con los requerimientos sociales de salud pública, sostenibilidad ambiental.

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, la referencia a vehículos híbridos y eléctricos incluye a los siguientes: Vehículos Eléctricos Híbridos No Enchufables *(HEV, por sus siglas en inglés)*, Vehículos Eléctricos Híbridos Enchufables *(PHEV, por sus siglas en inglés)*, Vehículos Eléctricos a Baterías *(BEV, por sus siglas en inglés)* y Vehículos Eléctricos a Pila de Combustible *(FCEV, por sus siglas en inglés)*. Asimismo, la referencia a de acuerdo con las definiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.

Artículo 4°.- Del Plan Nacional de Electromovilidad

4.1. La política pública de promoción y masificación de la electromovilidad forma parte de la política nacional de transporte y tránsito terrestre. Es establecida por el Poder Ejecutivo, mediante la aprobación del Plan Nacional de Electromovilidad.

4.2. El Plan Nacional de Electromovilidad, que se elabora en atención a las disposiciones contenidas en la presente Ley, contiene las bases para la promoción y masificación de la electromovilidad en el Perú, establece las condiciones habilitantes regulatorias y la aplicación de incentivos económicos y operativos, con el fin primordial de reducir los contaminantes locales que afectan la salud pública y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que afectan el medio ambiente, así como contribuir a la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental del sistema de transporte.

CAPÍTULO II

DE LAS DEFINICIONES

Artículo 5°.- Son definiciones para la presente ley:
Electromovilidad: modalidad de transporte sostenible o sustentable que tiene por finalidad, reducir los efectos negativos del uso de vehículos íntegramente propulsados por motores de combustión interna en el proceso de cambio de matriz energética, hacia vehículos impulsados por energías limpias alternativas, entre las que destacan los vehículos eléctricos e híbridos.

- **Componente**: aparato, dispositivo o mecanismo tecnológico homologado, que forma parte integrante independiente de un vehículo eléctrico o híbrido para los efectos de la presente ley.

- **Economía baja en emisiones**: actividad humana, en un entorno de escasez de recursos, vinculada a la generación de riqueza, producción, distribución y consumo de bienes y servicios orientada a la satisfacción de necesidades, en cuyo proceso se busca disminuir la huella de Carbono.

- **Electrificación:** proceso de conversión o sustitución de matriz energética, mediante el cual, la electricidad sustituye a otros vectores energéticos para una aplicación determinada, como la sustitución de un vehículo a base de combustibles fósiles por otro vehículo eléctrico o híbrido.

- **Instaladores eléctrico vehiculares**: personas naturales o jurídicas formalizadas y debidamente registradas; encargadas de diseñar, construir, reparar, mantener o modificar instalaciones destinadas al abastecimiento de energía eléctrica para vehículos híbridos, híbridos enchufables o eléctricos, previa acreditación ante OSINERGMIN de las correspondientes competencias técnicas y solvencia económica, para la prestación de la citada actividad.

- **Compatibilización internacional y etiquetado**: para los fines de la presente ley, las definiciones y siglas utilizadas para la compatibilización y etiquetado vehicular de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental, se correlacionan referente y principalmente con las normas establecidas por la Organización Internacional de Normalización *(ISO, por sus siglas en inglés)*.

- **Desarrollo humano**: proceso de creación o mejora progresiva de las condiciones de la persona en su entorno social, necesario en el tiempo para ampliar las opciones de su convivencia ordenada.

- **Desarrollo sostenible**: capacidad de la sociedad para cubrir las necesidades básicas de las personas reduciendo los daños al medio ambiente.

- **Infraestructura de carga vehicular**: sistemas públicos, privados o mixtos para carga de energía, vectores energéticos o combustibles para la propulsión vehicular.

CAPÍTULO III

DE LAS CONDICIONES HABILITANTES

Articulo 6.- Comisión Técnica Multisectorial de Promoción y Masificación de la Electromovilidad

El Poder Ejecutivo crea la Comisión Técnica Multisectorial de Promoción y Masificación de la Electromovilidad, presidida por el Ministerio de Ambiente, encargada de hacer seguimiento de la implementación y cumplimiento de la presente ley en articulación con los sectores que correspondan. Está integrada por representantes de las siguientes instituciones:

a) Ministerio del Ambiente, quien la presidirá;
b) Presidencia del Consejo de Ministros;
c) Ministerio de Economía y Finanzas;
d) Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
e) Ministerio de Energía y Minas;
f) Ministerio de la Producción;
g) Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería-OSINERGMIN;
h) Dos del sector privado en representación del gremio automotor y de los generadores de energía eléctrica.

La Comisión entra en funciones a los sesenta (60) días, contados a partir del día siguiente de la fecha de publicación y entrada en vigencia de la presente ley.

Articulo 7.- Información al Congreso de la República

El Ministerio de Ambiente debe informar al Congreso en el mes de junio de cada año, los avances en la implementación de la Ley de Promoción de la Electromovilidad, los niveles de cumplimiento de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas y los niveles de mejora en las condiciones de la salud pública y el medio ambiente.

Artículo 8º.- Renovación del parque automotor y promoción de la electromovilidad a través de programas de chatarreo

8.1 Los Ministerios de Transportes y Comunicaciones, Economía y Finanzas y del Ambiente, en el marco de sus competencias y atribuciones, establecen los mecanismos para que el Estado fomente un proceso de renovación del parque automotor, priorizando la importancia de preservar el medio ambiente y la salud pública, mediante la promoción de la electromovilidad y el transporte terrestre con vehículos de bajos niveles de emisiones, a fin de reducir los contaminantes locales y los gases de efecto invernadero (GEI).

8.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecua el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo a fin de facilitar programas dirigidos a la renovación o retiro definitivo de vehículos obsoletos y contaminantes del parque automotor, que priorizan el desguace y chatarreo de vehículos convencionales y su reemplazo con vehículos híbridos y eléctricos.

8.3 El Ministerio de Economía y Finanzas, los gobiernos regionales y provinciales asignan partidas presupuestales para los programas de chatarreo, debiendo cada autoridad competente realizar el seguimiento de los programas que se implementen, cuantificando los resultados obtenidos, con la finalidad de que el chatarreo constituya un mecanismo sostenible de renovación de parque automotor.

Artículo 9º.- Modificación de Reglamentos

9.1 El Ministerio de Energía y Minas aprueba el reglamento para la instalación y operación de la infraestructura de carga y el abastecimiento de energía eléctrica a nivel nacional, para vehículos híbridos enchufables y eléctricos, entre cuyos lineamientos se estandariza los tipos de enchufes y cargadores a fin de facilitar la adquisición y uso de los mismos.

9.2 El Ministerio de Energía y Minas aprueba el plan de uso eficiente de la energía que incluye acciones estratégicas y sectoriales para la instalación y operación de la infraestructura de carga de vehículos híbridos enchufables y eléctricos, conforme a las metas trazadas en materia de eficiencia energética.

9.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa la homologación vehicular con el objeto de verificar que los vehículos nuevos que se importen, fabriquen o ensamblen en el país, cumplan los requisitos técnicos establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos, incorporando al mismo, los procedimientos de verificación y control de los vehículos eléctricos e híbridos, con la finalidad de asegurar el cumplimiento del ordenamiento legal en materia de emisiones y de seguridad vehicular.

9.4 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecua el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, incorporando el procedimiento de inspección técnica vehicular para los vehículos híbridos y eléctricos, a cargo de las entidades especializadas debidamente autorizadas.

9.5 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecua el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje a efectos de establecer la calcomanía holográfica de seguridad que forma parte de la placa única nacional de rodaje, como elemento distintivo para identificar a los vehículos híbridos y eléctricos, con el objeto que

estos puedan acceder al otorgamiento de los beneficios económicos y no económicos que correspondan, así como ser adecuadamente identificados por los equipos de emergencia en caso de accidentes.

9.6 El Ministerio de la Producción adecua 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, incorporando nuevos requisitos y procedimientos que promuevan la fabricación y ensamblaje de vehículos eléctricos e híbridos en el país.

9.7 El Ministerio del Ambiente, considerando el principio de la responsabilidad extendida del productor y de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1278, Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su reglamento, establece los lineamientos específicos para la correcta valorización, tratamiento y disposición de residuos sólidos y sustancias químicas contaminantes provenientes de las baterías de vehículos eléctricos e híbridos al final de su vida útil.

CAPITULO IV

DE LA CAPACITACION

Artículo 10°.- Capacitación.
Los Ministerios de Educación, Transportes y Comunicaciones y Energía y Minas, deberán crear canales para la formación y capacitación del recurso humano que se pueda desarrollar laboralmente en la producción, ensamblaje, instalación, mantenimiento y reparación de los vehículos vinculados a la electromovilidad y sus componentes, comprendidos en esta ley, así como los servicios y cadenas de valor asociadas. Asimismo, capacitará a las autoridades de tránsito, servicios de atención de accidentes, bomberos y personal de entidades involucradas, sobre el uso y la operación de los vehículos comprendidos en la presente ley.

CAPÍTULO V

DE LA INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN

Artículo 11°.- De la Investigación, Desarrollo e Innovación.
El Ministerio de Energía y Minas a través de correspondiente Comisión Técnica, convocará a la comunidad científica; universidades, organizaciones de la sociedad civil, empresas privadas, laboratorios de innovación, con el objeto de implementar,

financiar y desarrollar actividades de investigación, desarrollo e innovación que aborden tanto el producto como el proceso.

a) **Educación e investigación**: se promoverá la educación ambiental vinculada al uso de energías limpias y renovables, así como la investigación e innovación productiva y utilización responsable, en el ámbito de los vehículos de transporte y sistemas de movilidad o sus componentes y sistemas asociados, orientados a establecer un impacto neutro o ambientalmente sostenible.
b) **Emprendedores**: se promoverán incentivos, a través de la implementación de programas específicos y/o políticas públicas y promoción de la fabricación general o artesanal e instalación en bajas series de vehículos comprendidos en la presente ley.
c) **Producción y desarrollo**: se promoverán incentivos a la industrialización de la minería formal del litio, cobalto y otros minerales necesarios dentro de la cadena de valor de la movilidad eléctrica, hacia la producción nacional y el aprovechamiento de mercados y economías de escala regional e internacional.
d) **Gobiernos subnacionales**: se fomentará la promoción desde los gobiernos regionales y locales, de incentivos para el desarrollo de electromovilidad en sus correspondientes jurisdicciones.
e) **Inversiones**: se establecerán incentivos a través de políticas de estabilidad jurídico-tributarias e incentivos a largo plazo para concesiones orientadas al ingreso de grandes inversiones industriales destinadas a la fabricación de vehículos y componentes para electromovilidad.

CAPITULO VI

DE LA PARTICIPACION DEL ESTADO

Artículo 12°.- De la regulación.
Los Ministerios de Ambiente, Transportes y Comunicaciones y Energía y Minas, deberán formular y poner en marcha la regulación e instrumentos correspondientes de verificación y cumplimiento de los estándares mínimos de eficiencia y contaminación máxima permitida de los vehículos en el mercado automotor nacional, así como las especificaciones técnicas en torno al diseño, instalación, uso, gestión y comercialización de centros, estaciones, beneficios e infraestructura de carga de vehículos eléctricos. Asimismo, se deberá formular y poner en marcha regulaciones que fomenten una economía circular en torno a la movilidad eléctrica e híbrida y que aseguren una gestión integral de los residuos asociados.

Artículo 13°.- De la participación y coordinación estatal.
El Estado participa en coordinación con las entidades educativas públicas y privadas, en implementar programas que promueven y reconocen una cultura del uso eficiente de los vehículos eléctricos e híbridos.

El Estado participa también activamente a través de la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, para la renovación de la flota vehicular. Las instituciones de la administración pública, empresas públicas y gobiernos regionales y locales, deberán promover la compra y utilización de los vehículos comprendidos en la presente ley, que cumplan las especificaciones técnicas requeridas por la administración pública; condición que deberá cumplirse por medio de certificaciones ambientales y mecanismos reglamentarios establecidos legalmente.

Se deberá incorporar en las licitaciones y compras directas, criterios que promuevan el uso de electromovilidad, de forma gradual y técnica.

Las dependencias correspondientes a las instituciones de la administración pública, empresas públicas y gobiernos subnacionales encargados de elaborar los procesos de licitación o de compra directa, establecerán e implementarán criterios ambientales, de mejoras tecnológicas vehiculares, en energías limpias, con eficiencia energética, reducción de los gases de efecto invernadero (GEI), contaminantes climáticos de vida corta y material particulado, así como de ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible fósil, de conformidad con los criterios legales establecidos.

Artículo 14°.- Inversión pública en orden, infraestructura y servicios asociados
El Estado implementa la obligatoriedad de uso de ciclovías y vías segregadas para vehículos eléctricos menores, y sanciona el incumplimiento en el uso de vías nacionales, regionales y locales, del ordenamiento de tránsito vehicular, estableciendo, donde la infraestructura lo permita, el uso individualizado de carriles o zonas en la calzada, para transporte público, transporte pesado, vehículos particulares, electromovilidad y motocicletas.

La administración pública, las empresas públicas y los gobiernos regionales y locales realizarán, promoverán y fomentarán las inversiones necesarias para aquellas obras de infraestructura y servicios asociados a la electromovilidad, dirigidas al fortalecimiento, promoción e interoperabilidad de la movilidad híbrida, híbrida enchufable y eléctrica, tales como centros, estaciones y redes de carga, plataformas de gestión y facturación, estaciones de suministro y de distribución.

CAPITULO VII

DEL OBSERVATORIO DE LA ELECTROMOVILIDAD

Artículo 15°.- Del Observatorio
Créase el "Observatorio de la electromovilidad". El Poder Ejecutivo crea el observatorio de la electromovilidad a cargo del Ministerio del Ambiente, encargado de centralizar la información sobre electromovilidad en el país, así como de hacer el correspondiente seguimiento a los avances en la implementación del Plan Nacional de Electromovilidad, encargado de llevar el control de la reducción de la contaminación ambiental por consecuencia y efecto del ingreso de vehículos híbridos y eléctricos al parque automotor.

Artículo 16°.- De la Educación ambiental y el Observatorio de la Electromovilidad
Las entidades públicas de los tres niveles de gobierno formulan y desarrollan acciones de educación y comunicación ambiental, con la finalidad de difundir los beneficios relacionados con la electromovilidad, a efectos de promover un consumo energético responsable.

El observatorio de la electromovilidad provee información a las entidades públicas de los tres niveles de gobierno, sensibiliza a la población sobre los beneficios de la electromovilidad y pone a disposición de los usuarios información útil a través de plataformas informáticas, sobre características generales de la tecnología eléctrica (autonomía, rendimiento, consumo energético, entre otros), infraestructura de carga necesaria, tarifas eléctricas, calculadora para ahorros en costos de operación, incentivos económicos y no económicos, vehículos eléctricos e híbridos disponibles, precios promedio, mapa de estaciones de carga, información sobre proyectos piloto y otros que sean relevantes.

CAPITULO VIII

DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 17°.- De las disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la Electromovilidad

17.1 El abastecimiento de energía eléctrica a nivel nacional para vehículos híbridos enchufables y eléctricos a través de las estaciones de carga, no se considera actividad de distribución de energía eléctrica.

17.2 Las estaciones de carga se conectan a la red de distribución de distribución eléctrica de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Concesiones Eléctricas, su Reglamento y normas complementarias.

17.3 Las personas naturales o jurídicas que instalen estaciones de carga, pueden optar por ingresar al sistema eléctrico como usuarios libres o regulados de acuerdo con la capacidad establecida en el Reglamento de Usuarios Libres de Electricidad.

17.4 Las personas naturales o jurídicas dedicadas a la instalación de cargadores y/o estaciones de carga, son autorizadas por el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería -OSINERGMIN, quien lleva un registro para su control y fiscalización.

17.5 Las actividades que ejecuten las personas naturales y jurídicas autorizadas para instalar cargadores y/o estaciones de carga están sujetas a tasas preferentes por licencias, inspecciones, revisiones, controles o cualquier otro tipo de tasa cobrada por las Municipalidades distritales.

Artículo 18°.- De los mecanismos de promoción de la infraestructura de carga para la Electromovilidad.

18.1 El Poder Ejecutivo y gobiernos regionales y locales, a través de sus órganos competentes, fomentan el desarrollo de redes de carga rápida (electrolineras) en las ciudades y carreteras, mediante inversión pública directa o participación del sector privado a través de asociaciones público-privadas, obras por impuestos o cualquier otro mecanismo establecido en el ordenamiento legal, sin perjuicio de los incentivos otorgados por la presente Ley.

18.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Energía y Minas establecen corredores viales en los que se realiza la instalación de infraestructura de carga rápida en todo el tramo de su recorrido, para garantizar el abastecimiento de la energía eléctrica de los vehículos que transiten en dichas vías.

18.3 El Ministerio de Economía y Finanzas incorpora a la cartera de Asociaciones público-privadas, a cargo de PROINVERSION, proyectos de electromovilidad respecto de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos y otros servicios y/o infraestructura complementarios a la electromovilidad.

18.4 El Ministerio de Energía y Minas implementa la aprobación de protocolos estandarizados que garanticen la interoperabilidad de las estaciones de carga en las que se utilice automatización en la comunicación e intercambio de datos en tiempo

real entre los dispositivos mediante sistemas o softwares especializados que permita a los usuarios cargar y pagar en cualquier estación o punto de carga.

18.5 El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, adecua el Reglamento Nacional de Edificaciones, a fin que los proyectos de vivienda de condominios y edificios de uso residencial o comercial que se construyan, incluyan en sus instalaciones, la infraestructura necesaria para que puedan instalarse cargadores de vehículos eléctricos en al menos 25% de sus estacionamientos.

CAPITULO IX

DE LOS INCENTIVOS

Artículo 19°.- De los incentivos fiscales.

19.1 Reducción temporal del Ad-Valorem para vehículos híbridos y eléctricos.
Otorgase por el plazo de cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de reducción de la Tasa del impuesto al Ad-Valorem de 6% a 0% aplicable a la importación de vehículos híbridos y eléctricos nuevos que ingresen al territorio nacional.

19.2 Reducción temporal del Impuesto al Patrimonio Vehicular para vehículos híbridos y eléctricos.
Otorgase por el plazo de cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de la reducción de la Tasa del Impuesto al Patrimonio Vehicular, a que se refiere el Capitulo III del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo №156-2004-EF, de 1% a 0% aplicable a la propiedad de los vehículos híbridos y eléctricos que circulen en el territorio nacional.

19.3 Reducción temporal del Impuesto General a las Ventas para vehículos híbridos y eléctricos.
Otorgase por el plazo de diez (10) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de reducción de la Tasa del Impuesto General a las Ventas a 0% aplicable a la importación de vehículos híbridos enchufables y eléctricos nuevos, así como de sus cargadores, baterías y componentes originales que ingresen al territorio nacional. El beneficio será de 9% aplicable a la importación de vehículos híbridos no enchufables por el mismo plazo. Este beneficio incluye asimismo el Impuesto de Promoción Municipal.

19.4 Crédito Tributario contra el pago del Impuesto a la Renta por inversiones en ómnibus y camiones eléctricos y/o en Infraestructura de Carga.

Otorgase por el plazo de quince (15) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de constituir crédito tributario aplicable al pago del Impuesto a la Renta de tercera categoría un porcentaje de las inversiones en ómnibus y camiones eléctricos y/o infraestructura de carga, de acuerdo con el siguiente detalle:

A) 5% del valor de compra de ómnibus eléctricos de más de 9 metros de longitud con un límite de US$15,000 por unidad;
B) 10% del valor de compra de camiones eléctricos de las categorías N2 y N3 con un límite de US$15,000 por unidad;
C) 15% del valor de compra de infraestructura de carga para vehículos eléctricos, con un límite de hasta US$15,000 por unidad. El crédito tributario se calcula por cada estación de carga.

El crédito tributario a que refiere el presente artículo se puede usar hasta el tercer ejercicio tributario, contado a partir del ejercicio en el que se realizó la adquisición de las flotas de vehículos eléctricos y/o la inversión en infraestructura de carga.

Para acogerse al beneficio establecido en el presente artículo, el contribuyente deberá acreditar que los vehículos eléctricos se encuentren prestando servicios y la infraestructura de carga instalada y operando.

Para el caso de vehículos eléctricos ensamblados o carrozados sobre un chasis motorizado nuevo eléctrico, en el Perú, el crédito tributario se aplica sobre el valor final del vehículo, de acuerdo al procedimiento establecido en el reglamento de la presente Ley.

20 De los incentivos tributarios para la implementación de plantas de ensamblaje y fábricas industriales de vehículos, componentes y baterías de acumulación para electromovilidad.

Las industrias de fabricación automotriz, plantas de ensamblaje y en general plantas industriales de grandes dimensiones, para la fabricación de baterías, componentes y vehículos eléctricos; con estándares internacionales en el entorno de electromovilidad y con características y clasificación de carbono neutral, podrán acceder a contratos de estabilidad legal y tributaria hasta por treinta (30) años, en los que quedarán exoneradas de impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas para la importación definitiva de maquinaria y equipos destinados al ensamblaje y fabricación de vehículos de electromovilidad, sus componentes y baterías, así como del impuesto de

Alcabala destinado a la adquisición de terrenos industriales con los mismos fines, el Impuesto General a las Ventas para productos ensamblados y fabricados íntegramente en el país, Impuesto Patrimonial Vehicular para los vehículos a que refiere esta ley y crédito tributario aplicable contra el Impuesto a la Renta para la adquisición de bienes y maquinaria para la fabricación de vehículos eléctricos, componentes y baterías, así como por su parte para la adquisición de flotas de vehículos eléctricos para transporte público masivo e infraestructura de carga.

Los beneficios antes descritos se aplicarán a cambio de invertir en el país en la investigación, innovación, diseño, desarrollo y producción moderna de alta calidad y actualizable, en el territorio nacional, de todo lo relacionado a la fabricación de vehículos eléctricos o impulsados por energías limpias alternativas, así como de los acumuladores y componentes propios de la industria electromotriz, registrando los conocimientos técnicos y administrativos imprescindibles para los procesos vinculados *(Know How)*, al aprovechamiento preferente del recurso humano nacional, contratando y/o preparando mano de obra calificada, generando adquisición de bienes y servicios también preferentemente nacionales, directas o indirectas, así como de insumos nacionales en general, con incidencia en el desarrollo de la economía a través de la industria y el comercio nacional.

21 Del sistema financiero para el transporte eléctrico.

Se otorgan incentivos al sistema bancario público y privado para que implemente líneas especiales de financiamiento del transporte eléctrico.
Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites administrativos.
Se incentiva el desarrollo de instrumentos financieros específicos con participación pública y privada.

Articulo 22.- Incentivos para la circulación de vehículos eléctricos e híbridos

21.1. No son aplicables a vehículos eléctricos e híbridos, por el plazo de cinco (05)

contados a partir de la vigencia de la presente Ley, los programas que establecen restricciones a la circulación de vehículos automotores en las vías públicas terrestres, en especial si la restricción se sustenta en causas de contaminación ambiental, salvo situaciones debidamente justificadas por la autoridad competente.

21.2. Los gobiernos distritales adecuan, a través de la reserva de espacios debidamente señalizados, al menos el 1% de los estacionamientos públicos bajo su jurisdicción, sin considerar las vías públicas, como exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos, en el plazo máximo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley.

21.3. Los centros comerciales adecuan, a través de la reserva de espacios debidamente señalizados, al menos el 1% de los estacionamientos en sus instalaciones como exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos, en el plazo máximo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley.

21.4. La cantidad de estacionamientos exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos que implementen los gobiernos locales y los centros comerciales deberá incrementarse en 1% cada año y al menos el 25% de éstos deben estar habilitados con sus respectivos cargadores.

Articulo 23.- Establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y estacionamientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos

23.1 Los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, que circulen por las vías públicas terrestres no concesionadas al sector privado y estén sujetas al cobro de peaje, pagarán tarifas preferenciales. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aprueba el programa de tarifas preferenciales por un plazo de 10 años contados a partir de la vigencia de la norma que apruebe dicho programa, pudiendo considerar una meta de reducción de hasta 50% respecto a la tarifa normal. El programa de tarifas preferenciales deberá ser aprobado en el plazo máximo de un año, contado desde la entrada en vigencia de la presente Ley.

23.2 En el caso de vías concesionadas, los programas de pago de peaje preferencial serán materia de negociación con el concesionario o de nuevas condiciones en los casos de nuevos proyectos de inversión con participación privada que generen un contrato de concesión.

23.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones evalúa los mecanismos adecuados para promocionar precios preferenciales por cumplir con la inspección técnica vehicular de los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, a cargo de los Centros de Inspección Técnico Vehicular debidamente autorizados.

23.4 La Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, evalúa los factores de siniestralidad aplicable a los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, que permitan a las compañías de seguros proponer precios preferenciales en la adquisición de SOAT y/o cualquier producto vinculado a seguros vehiculares para dichas unidades.

23.5 Los gobiernos distritales aprueban programas de tarifas preferenciales por el uso de estacionamientos vehiculares municipales, para los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, por un plazo de 10 años contados a partir de la vigencia de la norma que apruebe dicho programa, pudiendo considerar una meta de reducción de hasta 50% respecto a la tarifa normal o costo cero.

23.6 Los programas de tarifas preferenciales deberán ser aprobados en el plazo máximo de un año, contado desde la entrada en vigencia de la presente Ley.

CAPÍTULO X

PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

Articulo 24 .- Uso de vehículos eléctricos e híbridos en entidades públicas

23.1. Las Entidades Públicas deben considerar la adquisición de vehículos eléctricos y/o híbridos y el desarrollo de su infraestructura de carga en sus planes estratégicos y presupuestales.

23.2. El Programa Anual de Contrataciones de cada entidad deberá incorporar progresivamente, desde el año fiscal 2023, un porcentaje de vehículos eléctricos y/o híbridos que será no menor al diez por ciento (mínimo una unidad) de su flota por año. A partir del año 2028, el porcentaje mínimo requerido deberá estar conformado únicamente por vehículos eléctricos.

23.3. Para el cumplimiento de las metas establecidas en el numeral anterior, se podrá considerar vehículos con motores térmicos a gas natural, los cuales no podrán exceder el 30% de la flota que se renueve progresivamente en cuyo caso el 70% de la flota restante deberá estar conformada por vehículos eléctricos y/o híbridos conforme lo establecido en el presente artículo.

Articulo 25.- Promoción para el financiamiento de vehículos eléctrico e híbridos

El Poder Ejecutivo promueve líneas de crédito con tasas de interés preferenciales a favor del sistema financiero para la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos.

CAPÍTULO XI

DE LA GESTIÓN DE RESIDUOS

Artículo 26°.- Residuos.
Los fabricantes e importadores deberán responsabilizarse por la gestión de residuos correspondientes a los vehículos, componentes y baterías al final de su vida útil bajo el principio de la corresponsabilidad extendida del productor.

CAPÍTULO XII

DEL RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 27°.- De las sanciones.
Sin perjuicio de las normas de derecho penal sancionatorias en lo referido a delitos cometidos contra la vida, el cuerpo y la salud por el uso indebido de vehículos y en concordancia con las leyes especiales sobre la materia además de las sanciones tributarias y administrativas previstas, la autoridad administrativa y administración pública, quedará facultada a interponer las sanciones por inobservancia de las normas de tránsito que sean aplicables a todo vehículo, incluida la electromovilidad.

En el ámbito fiscal tributario, el incumplimiento de los compromisos adquiridos a que refiere en especial el Capitulo IX anterior de la presente ley, generará la obligación de pago del cien por ciento (100%) de los aranceles, impuestos u otros créditos fiscales acreditados o beneficios tributarios efectivamente otorgados cuando el beneficiario no hubiere concluido las inversiones comprometidas en virtud de las cuales se hubiera previsto cualesquier beneficio tributario o prestación pública, según los niveles de ejecución que, en su oportunidad determine el reglamento de la presente ley.

Disposición Complementaria Derogatoria

Única. - De la derogatoria de normas.
Deróguese toda norma y disposición legal que se oponga a la presente Ley.

Disposiciones Complementarias Finales

Primera. – Reglamentación de la Ley.
La presente ley será reglamentada dentro de un plazo que no excederá los noventa (90) días desde su publicación en el diario oficial "El Peruano".

Segunda. – Vigencia de la Ley.
La presente ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

Lima, 19 de setiembre de 2022.

ZEBALLOS APONTE, JORGE A.

José E. Cueto Aservi
Congresista de la República

ECHAIZ DE NUÑEZ IZAGA, G.

MIGUEL ANGEL ACCIO VÁSQUEZ

CONGRESO
de la
REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **5** de **octubre** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3203/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**
2. **PUEBLOS ANDINOS, AMAZÓNICOS Y AFROPERUANOS, AMBIENTE Y ECOLOGÍA**

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes Generales

Desde la invención de la rueda, el desarrollo humano ha llevado al mundo a grandes cambios que han afectado la naturaleza que nos rodea constantemente, sin embargo, la humanidad sigue siendo, lo mismo que nuestro planeta, frágil y susceptible también a los efectos nocivos que traen consigo el desarrollo, la evolución cuando también, algunos hechos de la naturaleza.

En los últimos años el mundo ha sufrido igualmente las consecuencias de males endémicos que han afectado catastróficamente la salud de las personas, especialmente en la última pandemia por la que, la infección del SARS-CoV-2, ha producido a través de la Covid-19 a junio de 2022, más de 4 millones de decesos *(OMS, según cifras actualizadas a junio de 2022)*[1].

Pese a la grave situación que la humanidad ha tenido que enfrentar por esta causa, las guerras tampoco le han sido esquivas, afectando además de la salud, la economía de la mayoría de los países del mundo.

El Perú no ha sido ajeno a ninguno de estos escenarios y por el contrario, las precariedades de nuestro sistema sanitario[2] nos hicieron enfrentar la pandemia de la Covid-19 estando mal preparados para un evento de tan impredecibles e

[1] **loc.cit.**- https://www.who.int/publications/m/item/weekly-epidemiological-update-on-covid-19.
[2] **apud.** - Banco Interamericano de Desarrollo. Perú: Desafíos del desarrollo en el post COVID-19. (...) "el gasto per cápita en salud en 2017 fue de US$332 dólares, contra un promedio de América Latina (simple, sin Perú) de US$732 (Indicadores del Desarrollo Mundial del Banco Mundial) (...); setiembre 2020; Tomado de: https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Peru-Desafios-del-desarrollo-en-el-post-COVID-19.pdf."

incalculables dimensiones y que nos afectaron en aspectos humanos, sociales, económicos e incluso ambientales.

Agregase a todo esto, la más aguda inestabilidad política que enfrenta el país históricamente, debido a la corrupción por la que, miles de millones de Soles se han mal gastado para enfrentar además de la pandemia, la inseguridad ciudadana y el retroceso económico.

En América Latina en general "la educación y salud públicas suelen ser de baja calidad, y el déficit de infraestructura se cierra lentamente.

Por ende, los pobres o vulnerables no perciben en ninguna forma el desarrollo" y en consecuencia ("*The Economist*"), la región tuvo una nueva década perdida luego del "super ciclo" de las materias primas.

No es como equivocadamente postula el pensamiento comunista que, para llegar a la verdadera igualdad social es necesario atravesar los caminos de la imposición arbitraria a la confiscación de la propiedad, por ejemplo, a través de altos impuestos "dirigidos" como los mal llamados "impuestos a la riqueza" basados en aquella supuesta "justicia social" por la que, buscan llegar a la utopía de una sociedad sin clases e incluso sin Estado, en la que "no exista la explotación", pero partiendo en los hechos de muchos errores, entre ellos, por ejemplo uno, el error tiempo-histórico por el que se pretende "quitar a quien tiene" asumiendo que, no tener lo mismo entre unos y otros es injusto.

Sin embargo, en el caso por ejemplo de los impuestos ("adicionales") a la riqueza o lo que es lo mismo, "al patrimonio" o a los bienes o similares; estas "iniciativas" no parten desde un "momento cero" en el que se impone el impuesto sobre la base del patrimonio, bienes o riqueza que se generen a partir de la entrada en vigencia de la Ley que lo crea, sino que, suelen partir sobre la base de una riqueza "ya generada", "preexistente" que constituye por tanto una riqueza por la que, quien la posee en realidad ya pagó lo que debía por obtenerla, bajo las condiciones vigentes y prestablecidas para ello.

Pero, ¿qué sucedería si un nuevo impuesto sobre el patrimonio o sobre la riqueza o cualquiera otro parecido rigiera para toda forma de riqueza, bienes o patrimonio generados, solo a partir del día siguiente de la entrada en vigencia de dicha norma?

Con toda seguridad sería un impuesto al que difícilmente podría imputarse alguna recaudación nueva relevante, cuando por el contrario, sin tener ningún efecto positivo generaría que ninguna persona, sea natural o jurídica desearía declarar (léase: "formalizar") la generación o ingreso a su patrimonio, de ningún tipo de riqueza, ningún empresario, emprendedor, inversionista o capitalista arriesgaría en producir, si como consecuencia de ello genera riqueza y patrimonio y pronto empezaría a mirar hacia otro país, en el que se pague "menos impuestos" disminuyendo la riqueza y las personas que la producen.

Es por ello que, este proyecto plantea, por el contrario, una exoneración de impuestos "dirigida". Si bien los impuestos son sumamente importantes pues constituyen la fuente de financiamiento del gasto público, teniendo como fuente los tributos que personas naturales y jurídicas proveen para permitir pagar las rentas de los servicios que presta el Estado, para redistribuir con justicia social la riqueza que genera el país (en hospitales públicos, escuelas y universidades públicas, entre otros), teniendo exoneraciones como excepciones a la regla, también altamente importantes cuando su implementación estratégica así lo justifica, como por ejemplo, para fomentar actividades educativas, deportivas o artísticas, el turismo o actividades de producción industrial.

Una de esas justificaciones es a criterio de este planteamiento la vida y la salud de las personas y su vinculación con el medio ambiente en el que se desarrollan. Si bien por ejemplo exonerar de Impuesto General a las Ventas los alimentos de la canasta básica tiene un objetivo más inmediato, el planteamiento de una exoneración a la importación de vehículos eléctricos tiene por su parte un objetivo planteado a largo plazo.

Como consecuencia de la pandemia, la economía del país ha sido parte del conjunto de economías cuya riqueza ha disminuido en América Latina y el Caribe, que alcanzó en este tiempo una retracción de orden del 11,4% incidiendo negativamente en la evolución de los tipos de cambio, agudizando las asimetrías económicas, sociales y ambientales (CEPAL, Informe Especial Covid-19; №11) experimentando en la región, la mayor contracción del P.I.B. desde 1,900 (6,8%), y registrando el peor desempeño entre las regiones en desarrollo.

Paradójicamente en el mundo se ha registrado también en el mismo periodo un crecimiento de los mercados bursátiles, la apreciación del mercado inmobiliario,

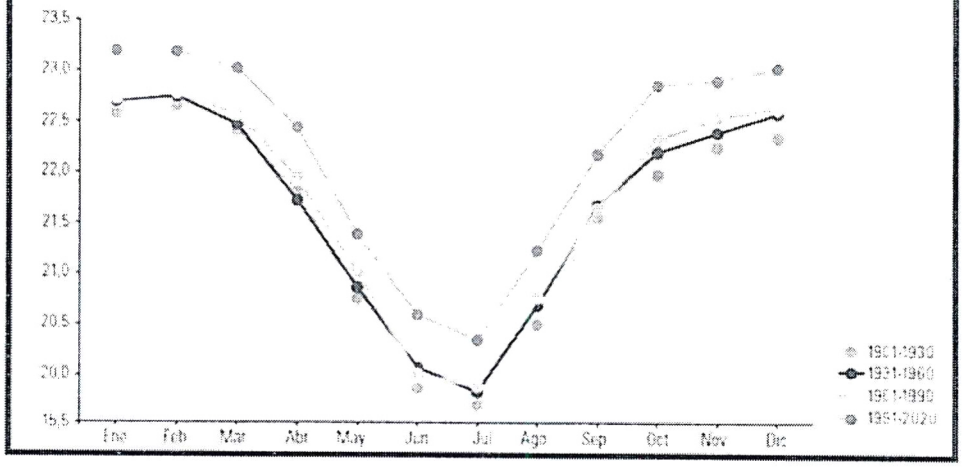
la baja de las tasas de interés y el aumento del ahorro producto del confinamiento.

A diferencia de la retracción económica sufrida por América Latina y el Caribe, Estados Unidos de América y Canadá crecieron más de 12%, Europa 9,2% y China 4,4%; en América Latina y Caribe, a la grave crisis sanitaria, humanitaria, social y económica se suma la climática, según el Informe de CEPAL (CEPAL; 5to. Informe sobre progresos y desafíos regionales - "Una década de acción para un cambio de época"), en 2020 las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) se redujeron, pero con un alto costo social y económico por los efectos negativos de la pandemia y no por cambios estructurales de las economías, orientados a disminuir las emisiones de Carbono; por lo que una vez relajadas las medidas restrictivas hubo igualmente una suerte de rebote de los efectos de contaminación sobre el ambiente, especialmente registrados en estas regiones.

En términos ambientales, el promedio de temperaturas registrados entre el periodo comprendido entre 1991 y 2020 ha dado como resultado el aumento en más de un grado 1°C, superior al promedio medido en el periodo entre 1901 y 1930, y los efectos de este calentamiento se hacen notar, cada vez más en América Latina y el Caribe, no obstante, su contribución a esta problemática no sea tan alta.

Gráfico I.14
América Latina y el Caribe: aumento de la temperatura promedio. 1901-2020

A. Temperaturas promedio mensuales, 1901-2020



En nuestra realidad la pandemia trajo además consigo el calentamiento del ambiente político, dejando traslucir la debilidad de un Estado que denota fragilidad ante gobiernos coyunturalmente elegidos como consecuencia, de opciones reactivas antes que reflexivas, evidenciando una disminución critica del nivel de bienestar y la exacerbación de la crisis en los sistemas de salud y protección social, el aumento del prexistente desempleo e informalidad, la caída de los ingresos, incremento de la pobreza, desigualdad e inseguridad ciudadanas.

Los problemas estructurales de nuestro país agravados con la crisis política y el lastre de la corrupción, hacen prever que, difícilmente va a ser sencillo recuperar los niveles de crecimiento económico prepandemia prontamente. A pesar que esto es una realidad para muchas áreas, es cierto sin embargo que existen muchas otras actividades económicas que por el contrario se vieron "favorecidas" con esta desgracia mundial, como por ejemplo el caso de las "plataformas digitales".

Del mismo modo pueden evaluarse otros rubros o actividades economicas en las que sea previsible poder gestionar cierto grado de desarrollo cuando no altos niveles de crecimiento, dependiendo de las politicas adecuadas que se adopten pero ademas, estas colaborar con la adecuacion de nuestra economia a una de sostenibilidad acorde con los compromisos nacionalmente adquiridos en el marco de nuestra relacion con la comunidad internacional de la mano de la modernización social y el desarrollo humano.

Múltiples son los frentes que se deben cubrir para encausar nuevamente al país por el camino, primero, a la estabilidad y poder posteriormente con creatividad volver al desarrollo, para lo cual existe una necesidad vital de proceder con cautela.

La electromovilidad es un ejemplo de lo que puede experimentar en crecimiento un sector moderno como lo ha sido en su caso, el antes descrito (plataformas digitales), lo que aunado a la creatividad estratégica que debemos utilizar debería servirnos para salir de la crisis. No lo es tanto sin embargo, al analizar el limitado universo de personas que podría acceder actualmente a adquirir un vehículo con un muy alto costo comercial, cuanto, por consecuencia de ello, tratar de encausar al país hacia el viejo anhelo constitucional del bien común, lo que se podría entender percibiéndola como un vector económico por el cual poder promover la entrada al país de importantes inversiones al mismo

tiempo que, generar un esfuerzo medible en el marco de los compromisos internacionales adquiridos por el Perú, en el ámbito de la Organización de Naciones Unidas de cara a los objetivos globales para reducir los gases de efecto invernadero y sus negativos efectos en el medio ambiente.

Históricamente el Perú en la década del sesenta (1960), durante el primer gobierno del presidente Fernando Belaunde Terry (1963-1968) llegó a albergar a más de una docena de plantas ensambladores de empresas automotrices de reconocidas marcas como Chrysler, Fiat, Ford, Isuzu, Nissan, Rambler, Scania, Toyota, Volkswagen, Volvo, entre otras.

Por citar algunas, en febrero de 1966, la empresa norteamericana "Ford Motor Company" inauguró su primera Planta de Ensamblaje automotriz en el Perú. "FORD", en una ceremonia oficial en la que estuvieran presentes, el entonces presidente del Perú, Arquitecto Fernando Belaunde y el también entonces presidente de la multimillonaria empresa automotriz, Henry Ford II, fue una empresa que en menos de una década llegó a tener trece (13) Plantas de Ensamblaje operativas, en aquella ocasión recorrieron ambos junto con altos funcionarios gubernamentales y de la inversionista automotriz, las instalaciones de la Planta, apreciando en la cadena de ensamblaje el proceso de construcción de los nuevos autos.

En aquella oportunidad Henry Ford II señaló: "quisiera pensar que esta Planta es un símbolo de la nueva nación que los peruanos están edificando, un reflejo de la prosperidad que han alcanzado"[3], esto representaba un valioso aporte al proceso de industrialización de nuestro país además de constituir una gran fuente de trabajo, era un gran centro de tecnificación para los obreros de las diversas especialidades que comprende la industria automotriz, aquella planta de ensamblaje, era la más moderna de todas las pocas establecidas en Latinoamérica y la más grande de su género en nuestro país, ya en aquella época su construcción significó la inversión de más de ciento cincuenta (150) millones de Soles y estaba capacitada para producir unas setecientas unidades al mes, comprendiendo la fabricación de automóviles y camiones de diverso tonelaje.

[3] cnfr.- http://desarrolloperuano.blogspot.com/2016/06/cuando-aqui-se-instalo-la-ford

La inversión de esas grandes industrias incluye normalmente la capacitación de sus empleados y obreros, tanto en el país como en el extranjero e implica el intercambio cultural necesario como fundamental que, se proyecta en la preparación de técnicos intermedios que entre los ingenieros y obreros, que luego se abren paso hacia los multimodales centros de mantenimiento y talleres de reparación y adaptación o fabricación de accesorios o elementos complementarios para los vehículos ensamblados, beneficiando a cientos de miles de familias más, a través de la subcontratación indirecta de industria peruana vinculada, como lo eran las Plantas de fabricación de vidrios especiales y de seguridad, fábricas de tapicería de muebles vehiculares, plantas de fabricación y reforzamiento de carrocerías para buses urbanos y tolvas industriales para camiones, fábricas de neumáticos, entre muchas más relacionadas.

En el caso de las empresas automotrices a nivel nacional; la industria propiamente que complementaba el proceso de ensamblaje o fabricación automotriz, incorporaba un eje de desarrollo de miles de empleos calificados directos y decenas de miles de empleos indirectos, con el consecuente desarrollo de la economía y fortalecimiento de un Estado que, tiene una mayor capacidad para brindar servicios de salud, educación y seguridad.

También en 1966, en la Avenida Colonial se inauguró la planta de ensamblaje de la compañía automotriz sueca "VOLVO", posteriormente con el crecimiento de la misma, adquiriría hectáreas de terrenos en Vitarte, con el área suficiente para instalar una mucho más moderna planta de ensamblaje de camiones y buses de diverso tonelaje, trayendo autos, repuestos y maquinaria del Grupo Volvo que, fabricara desde autos, buses, camiones, motores para barcos hasta motores y turbinas para aviones, casi un millar de empleados, obreros y técnicos echaban a andar una industria que movería la economía de actividades mineras, turísticas y comerciales como la de miles de familias más a través de la contratación de industria peruana vinculada como lo eran otras a Plantas de fabricación de vidrios, de tapicería de muebles vehiculares, de carrocerías para buses urbanos y tolvas industriales y de neumáticos, entre muchas más.

En la misma década, un año más tarde (1967), se inauguraba en Ventanilla la Planta de otra poderosa industria multinacional automotriz, los peruanos podían comprar para ese año un modelo de auto de la marca TOYOTA completamente ensamblado en el Perú; "se estaba haciendo patria" (se solía comentar en

medios de comunicación), se estaba industrializando el país, se estaba consiguiendo una nueva independencia, esta vez, económica y social. Para entonces Toyota del Perú, no solo había ganado una Licitación internacional propuesta por el Perú, sino que contaba también con el apoyo de los países del "Acuerdo de Cartagena" con lo cual, produciría modelos para ser exportados a dichos países miembros.

Esa fue la década del llamado "Boom" de la industrialización del país, en especial en el ramo automotriz. Lamentablemente, fueron las malas experiencias políticas proteccionistas y equivocadamente justificadas en un supuesto "nacionalismo", surgidas principalmente del infortunio del golpe de Estado del expresidente de facto General Velasco Alvarado y su postura en contra del libre mercado y la inversión capitalista, que llevaron a que el país pierda la oportunidad histórica que tuvo, de volverse una "Potencia Mundial" sobre la base de las grandes inversiones que venían consolidándose de manera particular, pero no excluyentemente, en el rubro de la industria automotriz, debido a su especial condición de país ribereño con puertos estratégicos, de contar con una capital desarrollada en la costa central de Sudamérica y uno de los, para entonces, puertos más poderosos y estratégicamente mejor ubicados e importantes de la región.

Si bien actualmente el mundo ha sido atacado por una crisis generalizada producto de la pandemia, guerras y conflictos geo-políticos con consecuencias globales; el Perú ha percibido con agravantes todos estos infortunios, debido a la fragilidad de nuestra economía, de nuestro sistema sanitario, como la de nuestra educación y perniciosa inestabilidad política.

Las potencialidades geopolíticas del país, que fueron analizadas incluso desde la Colonia, por lo que fuera el Virreinato del Perú el centro del dominio del imperio español, y Lima su centro neurálgico, debido a encontrarse en la parte central occidental del continente, con un vasto dominio de mar territorial por donde fluye hasta la actualidad, la mayor parte de nuestro comercio exterior con sus consecuentes beneficios y potencialidades que, son incluso de ámbito bioceánico a través de la cuenca hidrográfica principal del rio Amazonas con la abundancia de recursos naturales y enorme biodiversidad[4] que este posee.

[4] **apud**.- www.administracion.usmp.edu.pe/revista-digital/numero-2/vision-geopolitica-del-peru-como-oportunidad-para-los-negocios/

La presente propuesta legislativa, 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 Nacionales Unidas sobre el Cambio Climático, del Protocolo de Kioto o del Acuerdo de Paris.

La presente 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 consciencia 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[5].

Desde esta perspectiva se plantea una ley general que pretende englobar el interés nacional en base a la necesidad de buscar una salida a la grave crisis económica en la que se encuentra inmerso actualmente el país, considerando para ello que, el mundo actual puede ofrecernos una nueva oportunidad, que vista desde las experiencias internacionales del libre mercado, con los aprendizajes históricos de la necesidad de gestión de una economía con énfasis en el bien social, sin caer en el despropósito del proteccionismo aislante o el asistencialismo inutilizante y ahuyentador, pueda servir como planteamiento alternativo para un crecimiento y desarrollo sostenible que sirva para promover nuevamente la industrialización del país, ahora en base a las nuevas tecnologías para las que se requiere cobre, litio, mano de obra, espacios o áreas de zonificación industrial, cercanía y acceso a puertos,

[5] cnfr.- Acuerdo Nacional. Política №19, "desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental".

geolocalización estratégica, entre otros factores con los que, evidentemente cuenta nuestro país.

Antecedentes Legislativos

La presente iniciativa legislativa tiene como antecedentes, el Proyecto de Ley № 2182/2017-CR, que establece en un artículo único la necesidad de declarar de público interés, el fomento, promoción y uso de vehículos híbrido eléctricos autónomos en el país; por su parte el Proyecto de Ley № 3446/2018-CR, que declara de interés nacional y necesidad pública la promoción del uso de vehículos eléctricos o híbridos enchufables, como la implementación de su correspondiente infraestructura; el Proyecto de Ley № 7941/2020-CR, que busca promover el uso de vehículos eléctricos, incorporando una Disposición Transitoria en el D.S. 156-2004-EF, exonerando del pago del Impuesto al Patrimonio Vehicular e incorporando una Disposición Complementaria Transitoria al D.Leg. 821, exonerando del I.G.V., en cada caso por un periodo de cinco (5) años desde la aprobación de la ley; y el Proyecto de Ley № 1973/2021-CR, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento, mediante el cual por medio de tres artículos y una disposición final complementaria, en base principalmente al cumplimiento de los compromisos internacionales sobre la reducción de emisión de gases con efecto invernadero y el concordante uso de vehículos con energías limpias, se promueve la citada declaración de interés.

Fundamentación Técnico Jurídica

La presente iniciativa legislativa se sustenta en la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH), de cuyo texto general en su artículo vigésimo segundo establece que "Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, habida cuenta de la organización y los recursos de cada Estado, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad"; a partir de estos principios y con respecto a los Derechos Económicos, Sociales y Culturales –DESCA- toda persona, tiene derecho a obtener entre otros, lo que

es indispensable para la dignidad y el libre desarrollo de su personalidad[6]; señala la DUDH, en su artículo 25 que, toda persona tiene el derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, así como la alimentación, el vestido, la vivienda, entre otros[7]; por su parte la Convención Americana sobre Derechos Humanos, lo mismo que, la DUDH en su artículo 17, establece que toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes, los mismos que, la ley puede subordinar al "interés social"[8]; la Constitución Política del Estado por su parte, establece en su artículo 2, numeral 1, dentro del Capítulo de Derechos Fundamentales, que toda persona tiene derecho, entre otros, a su libre desarrollo y bienestar[9]; este mismo articulado contiene el deber del Estado de favorecer[10] el acceso a la cultura; la educación, señala igualmente en el artículo 13[11], la Carta fundamental, tiene como finalidad el desarrollo integral de la personas humana.

Es hasta 1972 que se realiza la Conferencia General de la UNESCO *("United Nations for Education Science and Culture Organization; por sus siglas en inglés)*, sobre la que se firman los documentos de Estocolmo y Paris que propiamente sirven de partida en el ámbito del derecho internacional a la protección y cuidado del medio ambiente en el marco de su estrecha relación con la vida y la salud de los seres humanos.

---

[6] loc.cit.- **NACIONES UNIDAS. Declaración Universal de los Derechos Humanos**. (...) "Art. 22.- Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, habida cuenta de la organización y los recursos de cada Estado, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad."

[7] ibid.- (...) "Art. 25; Núm. 1.- Toda persona, tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez y otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad. (...)"

[8] apud.- (...)"**ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José)**. (...) "Art. 17; Núm. 1.-. Toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes. La ley puede subordinar tal uso y goce al interés social. (...)"

[9] **Perú: Constitución Política del Estado,** 1993.. (...) "Artículo 2.- Derechos fundamentales de la persona. Toda persona tiene derecho: 1.- A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece." (...)

[10] ibíd.- (...) 8. A la libertad de creación intelectual, artística, técnica y científica, así como a la propiedad sobre dichas creaciones y a su producto. El Estado propicia el acceso a la cultura y fomenta su desarrollo y difusión. (...)

[11] ibíd.- (...) "Artículo 13.- Educación y libertad de enseñanza. La educación tiene como finalidad el desarrollo integral de la persona humana. El Estado reconoce y garantiza la libertad de enseñanza. Los padres de familia tienen el deber de educar a sus hijos y el derecho de escoger los centros de educación y de participar en el proceso educativo." (...)

Posteriormente en la década de los 80, la Asamblea General anunció la "Carta Mundial de la Naturaleza" y hacia la década del 90 es que tuvo lugar la cumbre mundial más grande realizada denominada "La Cumbre de la Tierra", de la que surge la "Declaración de Rio", las advertencias de los peligrosamente agravados daños al medio ambiente se consagran propiamente en el año 2000, a través del "Primer Foro Global Ministerial del Medio Ambiente, denominado "Declaración de Malmo"; para este año (2000) el Perú desarrolla la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía", por la que se declara de interés nacional la promoción del uso de eficiente de la energía y se fomenta la competitividad de la economía nacional, reduciendo el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos; por medio de D.S. 053-2007-EM, impulsa el uso eficiente de la energía en el sector transporte.

Es sobre la base de estos y otros Tratados internacionales que el Perú, desarrolla la "Ley de Medio Ambiente" en 2005 y crea más tarde, en 2008 el "Ministerio de Ambiente", buscando conciliar el cuidado del medio ambiente, el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental en el país.

Posteriormente mediante D.S. 064-2010-EM, el Perú aprueba su "Política Energética Nacional 2010-2040" en la que establece objetivos de política energética a través de una mayor eficiencia en la cadena productiva y el uso de la energía.

Pero es hasta el D.S. 058-2016-RE, que se ratifica el Acuerdo de Paris, sobre la base del compromiso asumido por el Perú ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) por el que presenta sus "Contribuciones Nacionalmente Determinadas" *("National Determined Contributions; NDC, por sus siglas en inglés)* en las que, formaliza y decide *motu proprio* ofrecer algo concreto significando nuestro compromiso de contribución a la lucha para mitigar los efectos nocivos del cambio climático en concordancia con lo establecido por la Ley № 30754 Ley Marco sobre Cambio Climático en el ámbito de las Convenciones que como este año tienen lugar *(para esta edición 2022)* en Egipto.

Constitucionalmente, nuestro antecedente constitucional de 1979 no contenía referencias a la protección del medio ambiente; para 1990 se había creado ya en nuestra legislación el Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y ya a diferencia de la Constitución de 1979, la Carta Fundamental de 1993 ya

contempla estos títulos e incluso los desarrolla a través de cuatro *(4)* artículos relacionados al Medio Ambiente y a los Recursos Naturales.

El régimen económico que establece la Carta Constitucional peruana se concibe como uno de economía social de mercado[12], lo que implica que nuestra economía se basa en la competencia libre orientada al desarrollo con una visión social.

Surgir económicamente es un imperativo para nuestro país considerando, la grave situación económica en la que, la crisis sanitaria generada por los nocivos efectos sociales y económicos de la pandemia[13] producida por el COVID-19, misma que (CEPAL), ha puesto a la nación, debiendo priorizar en este esfuerzo la protección del "bien público, global esencial que es la salud humana", declarada oficialmente así el 11 de marzo de 2020, por el director general de la Organización Mundial de la Salud.

El Perú es parte de un mundo globalizado[14] y es en dicho contexto que, en la actualidad, lo que afecta al mundo, afecta también a los intereses nacionales y viceversa; la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, ha advertido en el contexto de la pandemia producida por el COVID-19 que, esto "tendrá graves efectos sobre la economía mundial e impactará a los países de América Latina y el Caribe"[15]; los efectos referidos aluden a una mayor intensidad y diversidad que los sufridos durante la crisis financiera global de 2008-2009; y "la devastación económica será producida principalmente a través de cinco canales de previsión, uno primero sería el efecto de la disminución de la actividad económica de varios de los principales socios comerciales en las exportaciones de bienes de los países de la región; un segundo, que provendría de la caída en la demanda de servicios de turismo, que impactaría severamente", uno tercero a través de la interrupción de las cadenas globales de valor, uno cuarto la caida de los precios de los productos básicos (*commodities*), sobre todo para los países exportadores de materias primas en América del Sur y finalmente un quinto, derivado de "la mayor

---

[12] apud.- **Constitución Política del Estado**. (...) "Artículo 58.- Economía Social de Mercado. La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

[13] https://elperuano.pe/noticia-oms-declara-al-covid19-como-una-pandemia-90916.aspx

[14] et.al.- "**GIMENEZ, Gilberto**; en "Globalización, Cultura e Identidad"

[15] loc.cit.- **CEPAL**, web site: https://www.cepal.org/es/comunicados/covid-19-tendra-graves-efectos-la-economia-mundial-impactara-paises-america-latina

aversión al riesgo de los inversionistas y el empeoramiento de las condiciones financieras globales"[16].

Este escenario económico global negativo, no hace otra cosa que forzar al Perú a encontrar diversas formas creativas de generar trabajo, inversión y riqueza; lo que, desde la perspectiva de Paul Romer (Premio Nobel de Economía 2018)[17], llama al "poder de la innovación y la mente humana para resolver los problemas de escasez"; por lo cual, teniendo el Perú cuantiosos recursos materiales e inmateriales, unidos estos a la fuerza creativa de sus ciudadanos pueden configurar escenarios esenciales de promoción e incentivo para la generación de empresa.

Como pocos paises en la región, el Perú cuenta con grandes riquezas que potencialmente pueden ser objeto de explotación sustentable, entre muchos otros, bienes que constituyen un patrimonio material de incalculable valor las riquezas minerales que son cada día más requeridas por resultado del avance de la tecnología especialmente en lo que refiere a la relacionada a energías renovables y limpias, en cuyo caso, principalmente la industria automotriz que es el caso, se encuentra íntimamente vinculada a la dependencia de *commodities* como el llamado "oro blanco" presente en baterías de vehículos eléctricos, sus componentes y computadoras, así como en los equipos de movilidad personal electromovilidad asistida y equipos personales de comunicación modernos, sistemas de video cámaras para seguridad, equipos médicos eléctricos móviles, entre otros, el Litio, se ha convertido en un material altamente codiciado con un alto valor comercial que el Perú por fortuna posee reservas probadas en la región sureste de Macusani en Puno, con Yacimiento asociado a Uranio de aproximadamente 4,7[18] millones de toneladas.

Tomando como referencia el los precios de 2020, el del carbonato de litio utilizado para baterías para entonces había ya aumentado en cerca de 400%, entre otras causas por el aumento de la demanda. Fuera de nuestro continente las mayores exportaciones de minerales para "energías limpias" encuentran una producción prácticamente monopolizada por el gigante asiático.

---

[16] apud.- CEPAL, web site: https://www.cepal.org/es/comunicados/covid-19-tendra-graves-efectos-la-economia-mundial-impactara-paises-america-latina.

[17] https://www.capital.es/2020/02/06/paul-romer-premio-nobel-de-economia-en-2018-los-gobiernos-tienen-que-hacer-su-trabajo-y-si-no-lo-hacen-los-ciudadanos-deben-exigirlo/

[18] apud.- https://www.celag.org/wp-content/uploads/2022/04/presentacion-celag-2020

Según Bloomberg (Movilidad, Portal), algunos analistas advierten de un "déficit perpetuo". Citigroup duplicó su proyección del precio del litio para este año y de acuerdo con el Portal "Mundo de las Estadísticas" (por su traducción del inglés: "*World of Statistics*"), citado por el fundador de Tesla, la tonelada del material pasó de $4.450 en el 2012 a poco más de $78.000 para inicios de este año, por lo que la empresa Tesla podría incluso considerar tener que ingresar directamente a la minería y refinación, según así habría hecho público el propio Elon Musk en sus medios de comunicación.

Existe una evidente carrera tecnológica en las principales potencias industrializadas por la cual son requeridos los "nuevos minerales" relacionados especialmente, pero no excluyentemente a la industria automotriz de los vehículos híbridos, híbridos enchufables y eléctricos, lo que podría significar por otro lado una puerta abierta a nuevas oportunidades para nuestro país.

El alza en los precios de los materiales cruciales para los acumuladores y baterías, además de la lógica necesidad de contar con el cobre, del cual el Perú sigue siendo reconocido como el segundo mayor productor de cobre a nivel mundial, estimándose (Ministerio de Energía -MINEM)[19] que, para el año 2025, la producción nacional de este mineral alcanzaría los 3.1 millones de Toneladas Métricas Finas (TMF). Esta es una cifra récord que mantendría nuestro liderazgo en el rubro.

Todo esto depende de muchos factores, pero, fundamentalmente significa que, si nuestro país mantiene este posicionamiento atractivo a nivel de costos, sumado al potencial geológico podría convertirse en una plaza atractiva para las inversiones de todo el mundo ya no solamente en exploración minera sino, además, si se contara con la suficiente estabilidad política, social y económica, en inversiones de producción de gran escala a nivel industrial de alta tecnología.

Los riesgos van acompañados sin embargo de oportunidades, así, si bien una Pandemia como la generada por la Covid-19 pudo producir restricción de adquisiciones por parte del gigante asiático China, lo que en su momento hizo caer los precios del Cobre y del Aluminio a nivel de la Bolsa de Londres y también se generaron aumentos en las tasas de interés en los Estados Unidos de América, lo que alimento las preocupaciones de un crecimiento global débil

[19] apud.- https://www.gob.pe/institucion/minem/noticias/567400-minem-produccion-de-cobre-mantiene-importante-crecimiento-entre-enero-y-octubre-de-2021

que afectaría la demanda de metales[20], el Perú podría llegar a alcanzar cifras récord que asegurarían su posicionamiento como el Segundo productor de Cobre, Plata y Zinc en el mundo.

En relación al Litio, Bolivia[21] se encuentra entre los cinco países con mayores reservas de este mineral en el mundo, lo que hace expectante la sobresaliente geolocalización de nuestros puertos y ciudades en las que, además, cabrían físicamente territorios para zonificación industrial atractivos para las inversiones a gran escala.

"Por lo pronto, el litio presente en el mundo parece aún suficiente. En el peor escenario, aún sin reciclar, la cantidad identificada permitiría fabricar 200 vehículos eléctricos para cada persona a lo largo de su vida, indicó Sergio Morales, coordinador del Laboratorio de Investigación en Vehículos Eléctricos (LIVE), del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

La AIE (Agencia Internacional de Energía) estima que hay 16 millones de vehículos eléctricos en las calles del mundo y las ventas el año anterior fueron más de tres veces que la cantidad registrada los dos años previos.

Aunque no es el material predominante en las baterías, el litio juega un rol crítico en estas y su escasez es un problema, pero no es el único. El cobalto y el níquel también preocupan a la industria automotriz."[22]

Ante las circunstancias actuales, esta norma, aunque acertada, debe ser complementada ya no en función solamente de las grandes inversiones y conglomerados empresariales, sino en función a la inversión e iniciativa privada general, en base a la necesidad de reactivación de la economía considerando especialmente los efectos negativos del estado de emergencia relacionado al COVID-19.

---

[20] **cnfr.**- https://www.rumbominero.com/peru/noticias/internacionales/icsg-mercado-mundial-cobre-superavit-de-142-000-toneladas-en-2022/

[21] **apud.**- https://www.rumbominero.com/peru/noticias/internacionales/los-cinco-paises-con-las-mayores-reservas-de-litio-del-mundo/

[22] **loc.cit.**- Fuente: https://portalmovilidad.com/litio-cobalto-o-niquel-crisis-de-commodities-pone-en-aprietos-a-la-industria-de-vehiculos-electricos/

Dadas las graves consecuencias advertidas para la economía nacional y mundial, debido a los devastadores efectos de la pandemia, es momento de fomentar con mayor amplitud e incidencia en la población, las normas que como esta, permitan reactivar las actividades económicas y la inversión productiva a gran escala generadora de trabajo masivo, en este caso, además sustentable, concordante con la posibilidad de implementar acciones de gobernanza sin que, su utilización económica genere deterioro del medio ambiente, cuando por el contrario, puede ser aprovechado para incorporar dichos objetivos a los niveles de cumplimiento de nuestros compromisos internacionales relacionados al cambio climático.

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

El proyecto de ley presentado se basa en lo establecido por la Constitución Política en su artículo 2, numeral 1, dentro del Capítulo de Derechos Fundamentales, que toda persona tiene derecho, entre otros, a su libre desarrollo y bienestar; este mismo articulado contiene el deber del Estado de favorecer el acceso a la cultura; la educación, señala igualmente en el artículo 13, la Carta fundamental, tiene como finalidad el desarrollo integral de la personas humana; por su parte artículo 2, numeral 22, en lo relacionado al "goce de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida".

Lo está también el cumplimiento de los Convenios internacionales como el "Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", el "Protocolo de Kioto" y el "Acuerdo de Paris".

A nivel de legislación nacional lo están las leyes № 27345, sobre la Promoción del Uso Eficiente de la Energía y la Política Energética Nacional 2010-2040 aprobada por decreto Supremo № 064-2010-EM.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, desde un análisis cualitativo, no genera ningún costo para el Estado, cuando, por el contrario, desde el aspecto ambiental, resulta una propuesta que considera el beneficio en la disminución de las

nocivas consecuencias de los gases de efecto invernadero que, en especial, en lo relacionado o derivado de las emisiones producidas por los vehículos de combustión interna, que son en su mayoría los que componen el universo del mercado y parque de vehículos antiguos y nuevos en nuestro país, resultarían en beneficios, las consecuencias de aprobar normas que inciden directamente en el cumplimiento de compromisos internacionales, que han sido constituidos considerando los beneficios que esto significa para nuestras generaciones futuras.

En lo relacionado a la atracción de las inversiones, la norma propuesta pretendería involucrar diversos actores en la sociedad, considerando la potencialidad de generar recursos orientados al bienestar general sobre la base del fomento a las inversiones.

Sobre el particular 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.

V. INCIDENCIA DE LA NORMA EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa, guarda concordancia con las políticas del Acuerdo Nacional; dentro de este marco normativo, fundamentalmente en lo relacionado a la III Política Nacional referida a la Competitividad del país y a la Política Décimo Novena sobre "Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental" en torno a los ejes: i. Democracia y Estado de Derecho; ii. Equidad y Justicia Social; iii. Competitividad del país; iv. Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado.

Sobre la base, de la política de Estado que refiere a la Equidad y Justicia Social, correspondiente al desarrollo humano integral, la superación de la pobreza y la igualdad de acceso a las oportunidades para todos los peruanos

sin discriminación adoptando para ello medidas orientadas a lograr la generación de oportunidades económicas, sociales, culturales y políticas, en un contexto de pleno respeto a los Derechos Humanos, la norma incide en particular en la tercera, sobre competitividad del país.

Es bajo el objetivo de promover la competitividad que se busca la generación y el acceso al empleo, digno y productivo, mediante el incremento de la inversión, la producción y el desarrollo empresarial; garantizar el acceso universal a una educación integral de calidad orientada al trabajo y a la cultura, consolidando políticas culturales que incentiven los valores promotores del desarrollo, la responsabilidad ciudadana y la convivencia armónica entre los peruanos; propiciando el acceso de cada familia a una vida digna y a condiciones básicas para un desarrollo saludable en un ambiente de calidad y seguridad.

SB/FK/JC
C/c Archivo