



NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO
Congresista de la República

Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional

LEY QUE ESTABLECE DISPOSICIONES PARA IMPULSAR EL USO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA MASIFICACIÓN DE AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS.

PROYECTO DE LEY

La congresista de la República que suscribe, **NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO**, miembro del grupo parlamentario FUERZA POPULAR ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución del Estado, y los artículos 75° y 76° del reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE DISPOSICIONES PARA IMPULSAR EL USO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA MASIFICACIÓN DE AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS.

ARTÍCULO 1.- OBJETO.

La presente ley tiene por objeto, establecer disposiciones que permitan el uso de movilidad sostenible, y la masificación de automóviles eléctricos e híbridos a nivel nacional, con el fin que las entidades competentes en la construcción de infraestructura vial para este tipo de movilidad, puedan ejecutarla mediante modalidades ágiles y procedimientos simplificados.

ARTÍCULO 2.- FINALIDAD.

La finalidad de la presente ley, es crear las condiciones para la ejecución de infraestructura idónea, que favorezca el uso de medios de movilidad sostenible, y de automóviles eléctricos e híbridos, reduciendo la contaminación ambiental, la congestión vehicular, y la obsolescencia del parque automotor.

ARTICULO 3.- DE LA AUTORIZACIÓN PARA EJECUTAR PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN EL MARCO DE LA LEY 29230.

Autorízase a las entidades del gobierno nacional, gobiernos regionales y gobiernos locales, a ejecutar proyectos de inversión pública, en materia de infraestructura vial para movilidad sostenible y circulación de autos eléctricos e híbridos, en el marco de sus competencias y con cargo a sus presupuestos institucionales, conforme a lo previsto en el Decreto Supremo 081-2022-EF, Texto Único Ordenado de la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con la participación del sector privado.

ARTICULO 4.- DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EJECUCIÓN.

El presupuesto asignado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y a cualquier otra entidad del gobierno nacional, que esté destinado a la formulación, evaluación, ejecución, operación y/o mantenimiento de proyectos de inversión pública de infraestructura vial para el uso de movilidad sostenible y la circulación de autos eléctricos e híbridos, puede ejecutarse mediante el procedimiento de adjudicación simplificada, u otro procedimiento que según la evaluación del órgano encargado de las contrataciones, sea más eficiente en los plazos que cualquiera de los previstos en el artículo 53° del Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley N° 30225.

ARTICULO 5.- ALCANCES DE LA LEY.

El alcance de la presente ley, incluye a todas las obras de infraestructura vial pública destinadas a facilitar la movilidad sostenible y la circulación de automóviles eléctricos e híbridos, incluyendo ciclovías y sistemas de transporte multimodal, y las obras para tal fin, que se ejecuten en la Red Vial Nacional de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; en la Red Vial Departamental bajo la competencia de los Gobiernos Regionales, y en la Red Vial Vecinal de competencia de los Gobiernos Locales.

Entiéndase por movilidad sostenible, a los medios de desplazamiento de personas cuyo uso promuevan el ahorro y eficiencia energética, la reducción de la contaminación acústica y atmosférica, encontrándose dentro de sus alcances las bicicletas, patinetes eléctricos, y otros medios de transporte con similares características, de conformidad a las disposiciones que emita el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Entiéndase por automóviles eléctricos, a aquellos cuyo motor es capaz de convertir la energía de una batería en energía mecánica, posibilitando su desplazamiento; y por automóviles híbridos, a los que combinan un motor eléctrico con un motor de combustión. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, implementa la homologación vehicular y define la tipología de vehículos eléctricos que se importan en el país, precisando las características de los vehículos eléctricos, híbridos enchufables, híbridos convencionales y vehículos eléctricos con autonomía extendida.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA.- Modificación del artículo 2-B de la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado.

Modifícase el artículo 2-B de la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 2-B. EJECUCIÓN DE INVERSIONES DE LAS ENTIDADES DEL GOBIERNO NACIONAL.

*Autorízase a las entidades del Gobierno Nacional, en el marco de sus competencias, a ejecutar proyectos de inversión, inversiones de Optimización, de Ampliación marginal, de Rehabilitación y de Reposición, e inversiones de Optimización, de Ampliación marginal, de Rehabilitación y de Reposición de emergencia en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, en materia de salud, educación, turismo, agricultura y riego, orden público y seguridad, cultura, saneamiento, electrificación rural, industria, pesca, deporte, ambiente, remediación de pasivos ambientales, habilitación urbana, **infraestructura vial para movilidad sostenible y circulación de autos eléctricos e híbridos**, protección social, desarrollo social, transportes, comunicaciones, justicia, acceso a servicios de atención al ciudadano, mercado de abastos, incluyendo su mantenimiento, en el ámbito de sus competencias, mediante los procedimientos establecidos en la presente Ley y en su Reglamento. La ejecución de los proyectos de inversión en materia de saneamiento, bajo el mecanismo regulado en la presente Ley, puede incluir la operación de dichos proyectos por un periodo máximo de un (01) año.*

(...)

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Medidas preferenciales de estacionamiento.

Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrecen espacios de estacionamiento al público, deberán asignar de manera progresiva, un porcentaje no menor del 2% del total de plazas de estacionamiento, para el uso de vehículos eléctricos e híbridos. Estas plazas, en ningún caso podrán sustituir a las plazas dispuestas para las personas con discapacidad.

SEGUNDA.- Promoción de la elaboración del Plan Nacional de Masificación de Infraestructura Vial para movilidad sostenible y automóviles eléctricos e híbridos.

Promuévase la elaboración y aprobación de un Plan Nacional de Masificación de Infraestructura Vial para movilidad sostenible y circulación de automóviles eléctricos e híbridos, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los Gobiernos Regionales y Locales, que contemple el cronograma de implementación de los puntos de carga rápida en la Red Vial Nacional, y de terminales de transporte multimodal en todo el país.

TERCERA.- De las acciones de control gubernamental.

Las contrataciones para la ejecución de obras públicas de infraestructura vial que se realicen en el marco de la presente ley, quedan sometidas a los procedimientos de control gubernamental de la Contraloría General de la República, los cuales se realizan de manera concurrente, de conformidad con lo previsto en la Ley 31358, Ley que establece medidas para la expansión del control concurrente.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.-

De la revisión del portal del Congreso de la República en el presente periodo parlamentario, se han encontrado los siguientes proyectos de ley con un contenido similar, pero diferentes en objeto y finalidad.

Proyecto de Ley 2656/2021-CR, Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional, la promoción en la inversión, importación, desarrollo y comercialización de vehículos eléctricos, así como el establecimiento de las condiciones para el abastecimiento sostenido y sostenible de energía eléctrica para el funcionamiento de estos vehículos. Se encuentra en estudio, en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso, desde el 19 de julio de 2022.
Proyecto de Ley 2617/2021-CR, Ley que establece medidas extraordinarias para impulsar el Transporte Verde. Se encuentra en estudios en las Comisiones de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, y de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, desde el 18 de julio de 2022
Proyecto de Ley 2139/2021-CR, Ley que incentiva la inversión en recursos energéticos renovables destinados a la generación de energía en el mercado eléctrico peruano. Se encuentra en estudio, en las Comisiones de Energía y Minas, y de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso, desde el 26 de mayo de 2022.
Proyecto de Ley 1973/2021-CR, del 9 de mayo del 2022, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbridos eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento. Se encuentra en estudio en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso, desde el 9 de mayo de 2022.
Proyecto de Ley 1054/2021-CR, actualizado por acuerdo del Consejo Directivo el 13 de diciembre de 2021, a pedido del Grupo Parlamentario Podemos. El antecedente de esta iniciativa actualizada es el Proyecto de ley 7941/2020-CR, Ley de promoción del uso de vehículos eléctricos, de autoría del excongresista Orestes Sánchez Luis.
Proyecto de Ley 2820/2022-CR Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Se encuentra en estudio en la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera desde el 23 de agosto de 2022
Proyecto de Ley 2979/2022-CR, Ley que incentiva el uso de vehículos eléctricos promoviendo la movilidad sostenible. Se encuentra en estudio en las comisiones de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso y de Producción desde el 8 de setiembre de 2022.
Proyecto de Ley 2988/2022-CR, Ley que incentiva el vehículo eléctrico y el transporte sostenible. Se encuentra en estudios en la comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso desde el 12 de setiembre de 2022.
Proyecto de Ley 3039/2022-CR, Ley que promueve la comercialización y uso de vehículos híbridos y eléctricos en el país. Se encuentra en estudio en la comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso desde el 14 de setiembre de 2022.
Proyecto de Ley 3203/2022-CR, Ley general de Electromovilidad. Se encuentra en estudio en las comisiones de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y en la de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología desde el 5 de octubre de 2022.

Proyecto de Ley 3387/2022-CR, Ley que fortalece las restricciones de vehículos con impacto al medio ambiente y promueve el uso de vehículos eco-amigables. Se encuentra en estudio en la comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera desde el 24 de octubre de 2022.

Proyecto de Ley 3397/2022-CR, Ley de promoción y fomento de la electromovilidad. Se encuentra en estudio en la comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y en la Comisión de Energía y Minas, desde el 26 de octubre de 2022.

Proyecto de Ley 3448/2022-CR, Ley que regula el desarrollo de la movilidad eléctrica para la promoción de la eficiencia energética y el transporte sostenible. Se encuentra en estudio en la comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, y en la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, desde el 7 de noviembre de 2022.

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

Sobre los automóviles eléctricos e híbridos:

En la actualidad el Perú tiene un parque automotor de aproximadamente 3 millones de vehículos, según la información de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP)¹. En su gran mayoría se trata de automóviles que usan combustibles líquidos como son la gasolina y el Diésel, cuyos precios se han visto afectados por el incremento de los precios de los combustibles en el mundo, sumado a los factores internos como son los gastos aduaneros para su importación.

El Poder Ejecutivo adoptó algunas medidas coyunturales, para frenar ese aumento de precios, sin embargo, éste se ha acentuado en el año 2022. Por ejemplo, el 29 de marzo de 2022 se publicó el Decreto Supremo N° 002-2022-EM, incorporando a la Gasolina/ Gasohol 84, Gasolina 90, Diésel 2 UV y Diésel 2 S-50 UV en el Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles, (FEPC); a pesar de esta medida los precios de los combustibles no han disminuido, ni han retornado a su precio anterior.

Conforme a los datos del Portal del Instituto Peruano de Economía IPE publicados el 4 de junio de 2022, *“Mantener activos el Fondo de Estabilización de los Precios de Combustibles, y la exoneración del Impuesto Selectivo al Consumo es costoso.....”*

“...En los últimos meses el Perú ha gastado S/2,000 millones para lograr dicho objetivo, cifra similar al presupuesto combinado de los programas sociales Juntos y Pensión 65 para el 2022² . De otro lado, tenemos vehículos que usan el Gas Licuado del Petróleo - GLP, y el Gas Natural Vehicular – GNV cuya baja disponibilidad en las distribuidoras viene afectando a la población.

A pesar de las situaciones descritas, las ventas de automóviles eléctricos e híbridos, -

¹ <https://www.sunarp.gob.pe/PRENSA/inicio/post/2020/01/08/sunarp-numero-de-autos-que-circulan-en-el-pais-acumula-una-decada-de-crecimiento-continuo>

² <https://www.ipe.org.pe/portal/se-gastan-s-2-000-millones-en-estabilizar-precio-de-combustibles/>

que podrían ser una alternativa importante para renovar el parque automotor dado el contexto expuesto-, no superan las 300 unidades en lo que va del año, según el informe emitido en agosto de 2022³ por la Gerencia de Estudios Económicos y Estadística de la Asociación Automotriz del Perú.

Gráfico 1:

Al mes de agosto de 2022, la venta de vehículos eléctricos e híbridos no llegaba a 300 unidades.

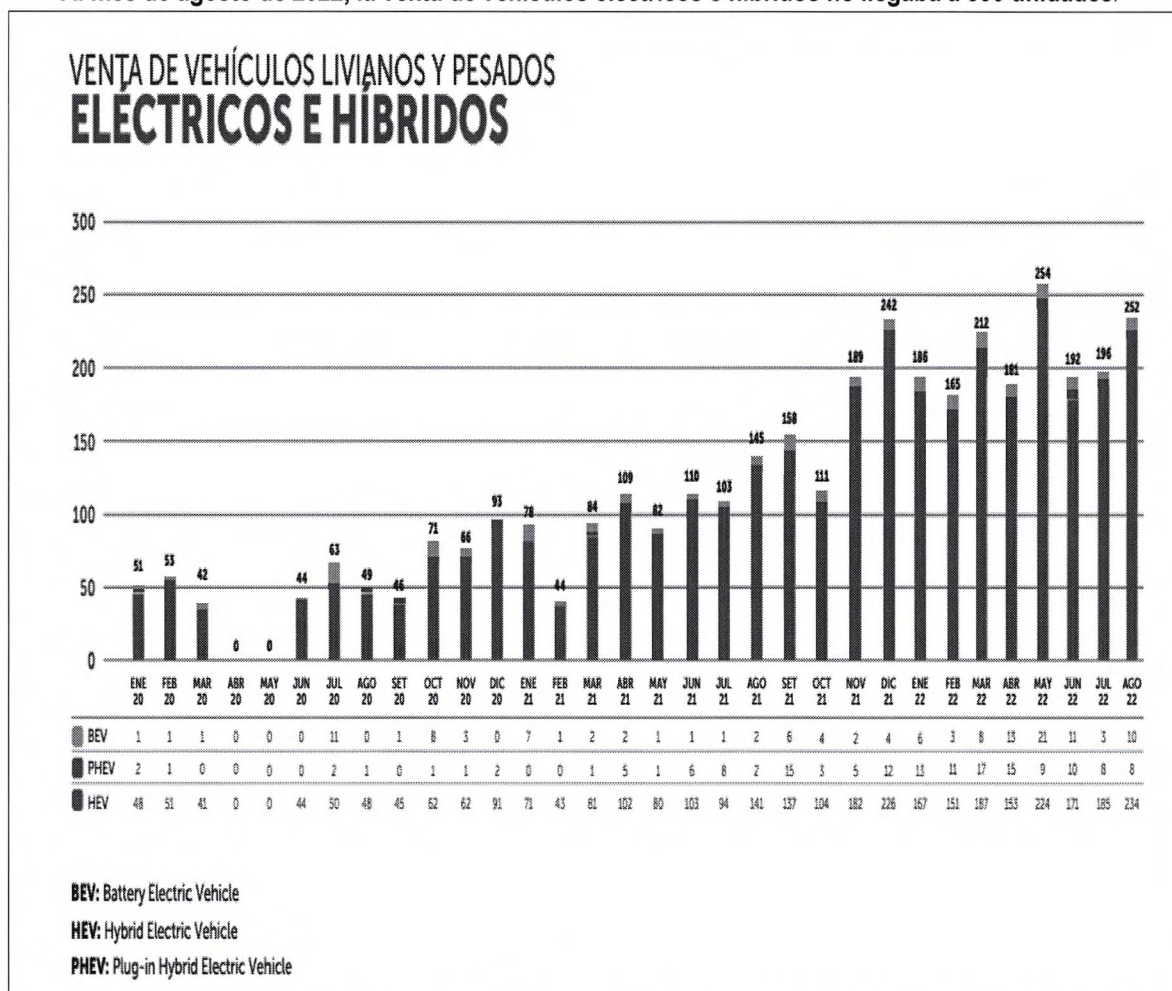


Gráfico extraído de la página 34 del Informe de agosto de 2022, de la Asociación Automotriz del Perú.

³ <https://aap.org.pe/informes-estadisticos/agosto-2022/Informe-Agosto-2022.pdf>

Se puede establecer entonces que el bajo nivel de adquisición de autos eléctricos e híbridos se debe principalmente a sus altos precios; al respecto el Poder Ejecutivo ⁴, y diversos parlamentarios están presentando iniciativas de ley, que contemplan incentivos tributarios a favor de los usuarios de autos eléctricos e híbridos a fin de impulsar el desarrollo de la electromovilidad en el país y la descarbonización de la matriz energética.

Sin embargo, son varios frentes los que se deben trabajar para lograrlo, y van desde la creación de las condiciones de infraestructura hasta la aplicación de los incentivos tributarios; en esa línea, en tanto el mercado nacional reacciona de la forma esperada, se deben ir contrarrestando todas las desventajas que han sido identificadas para facilitar la incorporación de vehículos eléctricos e híbridos en el parque automotor peruano.

Consecuentemente, apuntamos a facilitar la ejecución de las obras públicas para la construcción de infraestructura vial idónea para este tipo de vehículos y aprobar medidas de promoción en coordinación con los gobiernos locales. La presente iniciativa propone por lo tanto por i) facilitar la construcción de infraestructura adecuada, como por ejemplo, terminales intermodales y carreteras con puntos de carga eléctrica como parte de los Sistemas Inteligentes de Transporte⁵; ii) medidas preferenciales en las zonas de parqueo; y, iii) la modificación de la Ley de Obras por impuestos, para incorporar este tipo de infraestructura dentro de sus alcances, toda vez que la empresa privada ha demostrado su interés en diversas provincias, como es el caso de la Municipalidad Provincial de Trujillo con la participación de Cementos Pacasmayo⁶.

Es importante señalar, que la presente propuesta también permitiría posicionar al Perú en un nivel de modernidad y limpieza energética similar al de otros países de la región.

Cuadro comparativo sobre legislación internacional en materia de movilidad sostenible y uso de autos con electromovilidad:

⁴ <https://gestion.pe/economia/gobierno-busca-reducir-igv-a-importacion-y-comercializacion-de-autos-electricos-autos-electricos-impuestos-noticia/#:~:text=la%20iniciativa%20contempla%20una%20reducci%C3%B3n,veh%C3%ADculos%20el%C3%A9ctricos%20y%20sus%20autopartes.&text=Tambi%C3%A9n%20la%20reducci%C3%B3n%20del%20Impuesto,el%20Impuesto%20al%20Patrimonio%20Vehicular.>

⁵ Manual de los Sistemas Inteligentes de Transportes para la Infraestructura Vial publicado el 5 de agosto de 2019, por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/286952-manual-de-sistemas-inteligentes-de-transporte-para-la-infraestructura-vial>

⁶ <https://andina.pe/agencia/noticia-excelente-iniciativa-proponen-construir-ciclovias-trujillo-via-obras-impuestos-816659.aspx>

PAÍS	POLITICA NACIONAL EN MATERIA DE ELECTROMOVILIDAD
Argentina Proyecto de Ley de la Movilidad sustentable.	En debate en la cámara de diputados la Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable, que regula un régimen tributario de promoción a la electromovilidad.
Brasil. Proyectos de Ley en debate, para incentivar el uso de automóviles eléctricos	El Senado aprobó dos proyectos de ley con incentivos para los automóviles eléctricos a batería y con celdas de combustible de etanol. El análisis está en la Comisión de Asuntos Económicos.
Costa Rica Ley de Incentivos al Transporte Verde aprobado.	Es una nueva ley para incentivar, por medio de exoneraciones, el uso de vehículos eléctricos; constituye una reforma a la normativa ya existente de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico aprobada en 2018.
Chile. Estrategia Nacional de Electromovilidad.	Tiene metas concretas de uso de vehículos eléctricos, definiendo al 2040 que el 100% del transporte público urbano sea eléctrico y que al 2050 los vehículos particulares eléctricos sean el 40% del parque automotor chileno.
Colombia: Ley 1964 del 11 de julio de 2019	Promueve el uso de vehículos eléctricos con el fin de reducir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, al tiempo que contribuye a la movilidad sostenible.
México Ley General de Movilidad	Lineamientos para la operación de los sistemas de transporte público y de carga. (electromovilidad pública)

Cuadro: elaboración propia



Imagen extraída de Portal Web de ENEL Perú: ¿Que es una estación de carga, o electrolinera?
<https://www.enel.pe/es/sostenibilidad/que-es-una-estacion-de-carga-o-electrolinera.html>

Sobre la movilidad sostenible:

En cuanto a la movilidad sostenible: si bien existe una “Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible - PONAMUS” a cargo de la Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, que prevé *“la gestión de la movilidad urbana, implantando formas de desplazamiento sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público masivo) que hagan compatibles el crecimiento económico y la protección del entorno urbano”*, lo cierto es que la pandemia del COVID-19 puso en evidencia el mal estado y la baja disponibilidad de la infraestructura para la circulación de movilidad sostenible en el Perú.

En el ámbito de las municipalidades distritales, se emitieron múltiples ordenanzas promoviendo el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, como es el caso de la Municipalidad de Surquillo⁷, y el caso de Lima, la Municipalidad Metropolitana de Lima, que dispuso la implementación de *“46 km de ciclovías temporales en 11 tramos, distribuidos en las zonas norte, sur, este, oeste y centro de la capital”*⁸.

Sin embargo, la mayoría de estas iniciativas siguen en vías de implementación y en otros casos fueron temporales, o estuvieron enfocadas en atender la necesidad de aislamiento social a causa de la pandemia por el COVID 19.

Un dato importante que conviene mencionar es que, a setiembre de 2022, *“el Concejo Metropolitano aprobó el primer aporte de los 20 millones concedidos por Cooperación Financiera Alemana, a través del KfW Banco de Desarrollo, con lo cual ampliarán la red de ciclovías en Lima Metropolitana”*, según lo ha hecho público la Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima⁹.

Quiere decir que resulta más fácil acudir a la cooperación internacional, que ejecutar sus propios recursos, lo que podría estar retrasando la implementación de infraestructura para movilidad sostenible de carácter permanente.

⁷ <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ordenanza-que-promueve-la-movilidad-sostenible-y-eficiente-a-ordenanza-no-450-mds-1848585-1/>

⁸ <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/39962-municipalidad-de-lima-inicio-implementacion-de-una-red-de-46-km-de-ciclovias-temporales>.

⁹ <https://www.munlima.gob.pe/2022/09/17/municipalidad-de-lima-inicia-ejecucion-de-la-primera-etapa-de-los-114-km-de-ciclovias-en-la-ciudad/>



IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.-

De conformidad con el Informe de Investigación de Octubre de 2018, *“Vehículos Eléctricos e Híbridos: Aspectos Conceptuales, Legislación Nacional y Comparada”, emitido por el Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria -DIDP del Congreso de la República¹⁰*, la circulación de los vehículos eléctricos se justifica principalmente *“en la necesidad de reducir el consumo de petróleo, de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminación del aire local, en el marco de una movilidad sostenible”*.

Sin embargo, ninguno de los objetivos que persigue la circulación de vehículos eléctricos e híbridos, ni el uso de movilidad sostenible, será logrado si no se crean las condiciones previas para su circulación: nadie adquiere un vehículo así sea barato, ni compra movilidad sostenible a buen precio, si no tiene por donde desplazarse con ellos, ni tiene cómo recargar su fuente de energía, o como aparcarlos.

El primer problema atendible desde una norma habilitante, es la ausencia de infraestructura adecuada para la circulación de un transporte sostenible y con energías limpias, ya que muchas entidades públicas de los 3 niveles de gobierno tienen asignados presupuestos para habilitar infraestructura vial idónea, sin embargo, su ejecución está supeditada a la aplicación de procedimientos de contratación con plazos muy largos.

De acuerdo con la exposición de motivos del Proyecto de Ley de Contrataciones del Estado, publicado en el portal institucional del Ministerio de Economía y Finanzas con Resolución Ministerial N° 141-2021-EF/54, *“de un total de 971,979 proveedores inscritos en el Registro Nacional de Proveedores (RNP) sólo 25,774 llegaron a concretar una transacción efectiva con el Estado, lo que equivale a un 2.7%¹¹”*.

¹⁰[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/4B9CCE8B4906567405258330008187C1/\\$FILE/VEHICULOS-EL%C3%89CTRICOS-H%C3%8DBRIDOS.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/4B9CCE8B4906567405258330008187C1/$FILE/VEHICULOS-EL%C3%89CTRICOS-H%C3%8DBRIDOS.pdf)

¹¹ https://www.mef.gob.pe/contenidos/abastecimiento/exposicion_motivos_RM141_2021EF54.pdf

Esta información demuestra que, existe un problema con los plazos de los procesos de contratación de la obra pública, ya que pese a existir un número importante de proveedores inscritos en el Registro Nacional de Proveedores, éstos no participan en los procedimientos de selección convocados.

Asimismo, durante la sustentación del presupuesto del sector público para el año 2023 en la Comisión de Presupuesto del Congreso de la República, varios gobernadores regionales han señalado expresamente, que uno de los factores que limita su capacidad de ejecución, son los plazos establecidos para los procesos de selección de la Ley de Contrataciones del Estado, y ese es un aspecto que debería ser corregido.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El presente proyecto de ley impulsa en primer término, la simplificación de los procedimientos de contratación, o la habilitación de nuevos procedimientos de contratación con menores plazos, para que las entidades públicas competentes ejecuten sus presupuestos y puedan construir infraestructura idónea para movilidad sostenible y para la circulación de vehículos eléctricos e híbridos. Considerando que cualquier modificación en la Ley de Contrataciones del Estado, puede afectar el correcto uso de los recursos públicos, la presente propuesta incorpora una medida que permita alertar sobre cualquier tipo de riesgo en los procesos de adjudicación mediante la participación de la Contraloría General de la República.

Asimismo, se propone establecer medidas de promoción para habilitar terminales multimodales, y plazas de estacionamiento en coordinación con los gobiernos locales; y disponer en el mediano plazo de un Plan Nacional de Masificación de Infraestructura Vial cuyos avances sean monitoreados.

También, se introduce una modificación en la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado de tal forma que, bajo sus alcances, puedan ejecutarse obras públicas que permitan la construcción de infraestructura vial idónea para medios sostenibles y vehículos eléctricos.

Si bien los principios que rigen las contrataciones públicas, son los de *“Eficacia y Eficiencia - Equidad y Colaboración - Igualdad de trato - Integridad - Libertad de concurrencia - Publicidad. - Sostenibilidad ambiental, social y económica - Transparencia - Vigencia Tecnológica”*, la academia ha empezado a incorporar el principio de innovación, que permitiría al Estado, utilizar su poder de adquisición para implementar políticas públicas y mejorar el uso de los recursos públicos, en favor del mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

LÍNEA DE TIEMPO ADJUDICACIÓN SIMPLIFICADA



invierte.pe

EL PERÚ PRIMERO

- Considera pago de adelanto y un mes de valorización (en el caso de obras) iniciando Actuaciones preparatorias en el mes de setiembre
- Esta línea de tiempo no considera días por elevación de bases
- Los días considerados en cada fase son estimados

Topes para Procedimientos de Selección
Monto en soles

Bienes y Servicios	< de 400,000	> a 34,400
Obras	< de 1'800,000	> a 34,400



- Considera pago de adelanto iniciando Actuaciones preparatorias en el mes de octubre
- Esta línea de tiempo no considera días por elevación de bases
- Los días considerados en cada fase son estimados

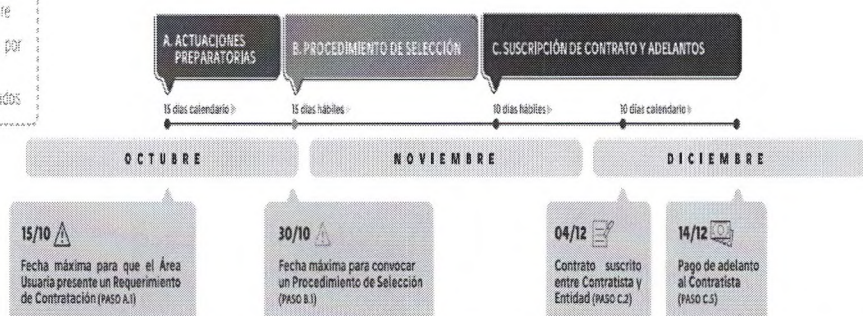


Imagen extraída del portal web del MEF, respecto del Procedimiento de Selección adjudicación simplificada. https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/capacitaciones/at/Tramite para contratacion de bienes y o servicios u obras AS.pdf

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) en su estudio denominado “la Contratación Pública en el Perú: Reforzando Capacidad y Coordinación”¹² indica dentro de sus recomendaciones, que corresponde tomar medidas para mejorar la competitividad y la eficiencia en los procesos de licitación proponiendo que se dispongan medidas de simplificación y de desregulación.¹³

¹² <https://www.oecd-ilibrary.org/deliver/9789264281356-es.pdf?itemId=/content/publicat>

¹³ https://www.mef.gob.pe/contenidos/abastecimiento/exposicion_motivos_RM141_2021EF54.pdf

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Se beneficiará a la población en su conjunto, ya que podrán disponer en el mediano plazo de carreteras, ciclovías, terminales, y otro tipo de infraestructura vial idónea para vehículos y medios de transporte modernos y que utilicen energías limpias.

Se evitará el transporte a combustión interna que viene afectando la salud de las personas, sobre todo en las ciudades más habitadas del Perú, ya que las obras podrán ejecutarse en plazos más cortos y con procedimientos simplificados.

El Estado, al ejecutar de manera más rápida y eficiente sus presupuestos, facilitará la circulación de estos vehículos y medios de transporte, lo cual evitará gastos públicos futuros en combustible líquido, y en el tratamiento de enfermedades derivadas de la mala calidad del aire; asimismo permitirá que el Perú esté alineado a políticas de transporte inteligente que vienen implementándose en otros países del mundo.

Progresivamente, en el largo plazo, los tres niveles de gobierno irán incorporando en sus presupuestos partidas para adquirir flotas de vehículos eléctricos e híbridos, y movilidad sostenible para el cumplimiento de sus funciones y así normalizar su uso desde el Estado.

En el mediano plazo, el Estado podría recaudar mayores impuestos una vez que la oferta y demanda de estos vehículos y medios de transporte sostenible, se haya establecido en el mercado nacional.

La presente propuesta, tampoco supone beneficios económicos o tributarios que limite o afecte la recaudación de recursos destinados al erario nacional.

EFEECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.-

La presente iniciativa legislativa establece medidas que no se contraponen con ninguna otra norma vigente en nuestro ordenamiento legal ya que introduce la necesidad de aplicar los procedimientos más efectivos y desregulados para facilitar la ejecución de obra pública para infraestructura vial, así como medidas de promoción para quienes adquieran estos vehículos.

La única modificación normativa, es la que corresponde a la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con la participación del sector privado, toda vez que la empresa privada se encuentra interesada en diversas provincias del país, en la construcción de este tipo de inversiones, por lo que se propone la siguiente modificación:

Art 2b. EJECUCIÓN DE INVERSIONES DE LAS ENTIDADES DEL GOBIERNO NACIONAL Autorízase a las entidades del gobierno nacional, en el marco de sus competencias, a ejecutar proyectos de inversión, inversiones de optimización, de ampliación marginal, de rehabilitación y de reposición, e inversiones de optimización, de ampliación marginal, de rehabilitación y de reposición de emergencia en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, en materia de salud, educación, turismo, agricultura y riego, orden público y seguridad, cultura, saneamiento, electrificación rural, industria, pesca, deporte, ambiente, remediación de pasivos ambientales, habilitación urbana, protección social, desarrollo social, transportes, comunicaciones, justicia, acceso a servicios de atención al ciudadano, mercado de abastos, incluyendo su mantenimiento, en el ámbito de sus competencias, mediante los procedimientos establecidos en el presente Texto Único Ordenado y en su Reglamento. La ejecución de los proyectos de inversión en materia de saneamiento, bajo el mecanismo regulado en el presente Texto Único Ordenado, puede incluir la operación de dichos proyectos por un periodo máximo de un (01) año.	ARTÍCULO 2b. EJECUCIÓN DE INVERSIONES DE LAS ENTIDADES DEL GOBIERNO NACIONAL. Autorízase a las entidades del Gobierno Nacional, en el marco de sus competencias, a ejecutar proyectos de inversión, inversiones de Optimización, de Ampliación marginal, de Rehabilitación y de Reposición, e inversiones de Optimización, de Ampliación marginal, de Rehabilitación y de Reposición de emergencia en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, en materia de salud, educación, turismo, agricultura y riego, orden público y seguridad, cultura, saneamiento, electrificación rural, industria, pesca, deporte, ambiente, remediación de pasivos ambientales, habilitación urbana, infraestructura vial para movilidad sostenible y circulación de autos eléctricos e híbridos, protección social, desarrollo social, transportes, comunicaciones, justicia, acceso a servicios de atención al ciudadano, mercado de abastos, incluyendo su mantenimiento, en el ámbito de sus competencias, mediante los procedimientos establecidos en la presente Ley y en su Reglamento. La ejecución de los proyectos de inversión en materia de saneamiento, bajo el mecanismo regulado en la presente Ley, puede incluir la operación de dichos proyectos por un periodo máximo de un (01) año.
--	--

Cuadro: elaboración propia.

CONCORDANCIA CON EL PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO NACIONAL AL 2050- CEPLAN.

El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050¹⁴, elaborado por el CEPLAN, y aprobado mediante Decreto Supremo N° 095-2022-PCM del 28 de julio de 2022, establece como una de las acciones inmediatas para cumplir con el reto de gestionar los impactos medioambientales, lo siguiente:

(...)

- *“Promover la importación de insumos para la producción e ensamblado de sistemas eléctricos con energía solar”.*
- *“Reemplazar la matriz energética utilizada en el transporte (gasolina, diésel, gas licuado de petróleo y gas natural vehicular) por vehículos eléctricos. De esta forma se promueve el uso de tecnologías limpias para el transporte terrestre y se minimiza el impacto en el ambiente”.*

(...)

¹⁴ Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050. Página 318, <https://www.gob.pe/institucion/ceplan/campa%C3%B1as/11228-peru-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050>



Firmado digitalmente por:
MORANTE FIGARI Jorge
Alberto FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/11/2022 10:40:21-0500



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/11/2022 10:18:14-0500

VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL.

Política de Estado N° 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental.

"Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y ciudades sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país. (...)"

(...)

"(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."

RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2022- 2023



La presente propuesta se encuentra alineada con el Objetivo III: Competitividad del País, y dentro de la Política de Estado N° 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, toda vez que contiene normativa relativa al transporte.

También está alineada con la Política de Estado N° 19: Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental, ya que contiene planteamientos, sobre el uso de gas y combustibles.

Lima, 8 de noviembre de 2022



Firmado digitalmente por:
JUAREZ GALLEGOS Carmen
Patricia FAU 20181740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 22/11/2022 18:18:58-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/11/2022 10:40:03-0500



Firmado digitalmente por:
AGUINAGA RECUENCO
Alejandro Aurelio FAU 20181740126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/11/2022 18:48:33-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/11/2022 08:44:24-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Blana FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/11/2022 18:39:46-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/11/2022 20:46:41-0500