



GUIDO BELLIDO UGARTE

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, HÍBRIDO ELÉCTRICOS Y DEL EQUIPAMIENTO PARA SU ABASTECIMIENTO.

Los Congresistas que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista **Guido Bellido Ugarte**, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, proponen el siguiente proyecto de ley.

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, HÍBRIDO ELÉCTRICOS Y DEL EQUIPAMIENTO PARA SU ABASTECIMIENTO

Artículo 1. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento energético, con el objetivo de contribuir al desarrollo sostenible y al cuidado del medio ambiente.

Artículo 2. Precisiones sobre Vehículos Eléctricos y Vehículos Híbridos

Se entiende por:

- Vehículos Eléctricos. Propulsado por un motor eléctrico que se extrae de una batería de almacenamiento recargable o de otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía, que se fabrica de manera minimalista para uso público, calles, carreteras o autopistas.
- Vehículos Híbrido Eléctricos. Vehículos con al menos un sistema de almacenamiento de energía recargable y una fuente de alimentación de combustible para la propulsión.

Artículo 3. Estándares Internacionales

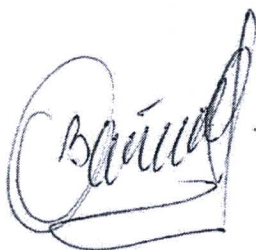
La implementación de la infraestructura para el funcionamiento de los vehículos eléctricos o híbrido eléctricos observa los estándares internacionales según la Organización Internacional de Normalización (ISO) que se establezcan.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA.- Competencia

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas, y el Ministerio del Ambiente, establecerán, en el marco de sus competencias y atribuciones, los mecanismos para promover el uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento energético.

Lima, 28 de enero del 2022



.....
GUIDO BELLIDO UGARTE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



.....
WILSON RUSBEL QUISPE MAMANI
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



.....
BERNARDO JAIME QUITO SARMIENTO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



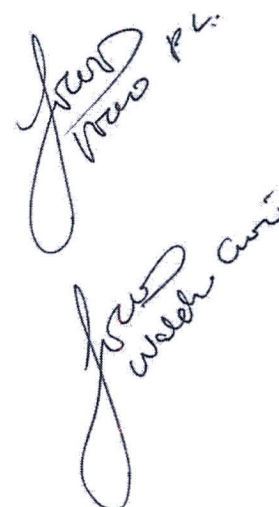
.....
MARGOT PALACIOS HUAMÁN
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



.....
MARÍA ELIZABETH TAÍPE CORONADO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



Francis Tarekles Castro
Congresista



Francis Tarekles Castro
Congresista



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **mayo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1973/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. ANTECEDENTES

Esta iniciativa de ley tiene como antecedente proyectos de Ley que por diversos factores no lograron entrar en vigencia; sin embargo, han sido considerados como referentes para la elaboración del presente, siendo éstos los Proyecto de Ley N° 7941/2020-CR, 3446/2018-CR y 2182/2017-CR. El contenido propio de este proyecto de ley, toma en consideración el análisis, estudios y sustentos establecidos por diferentes instituciones públicas y privadas involucrados en el tema.

Dentro de los diversos desafíos que tiene el país, el sistema de transporte resulta ser uno de los principales, debido principalmente a factores como la informalidad y el alto nivel de contaminación; ocasionadas por incipientes políticas adoptadas por el Estado.

Por lo que, si bien ya se ha mostrado indicios de regulaciones sobre el uso de la electromovilidad, todas deben partir de una norma que les sirva de sustento y exija a las diferentes carteras el impulso y la promoción de esta medida; por lo que, antes de regular el funcionamiento propio de estas unidades vehiculares y su respectivo abastecimiento, es necesario evidenciar los beneficios que conllevan su promoción, siendo la principal y la más importante, la reducción del impacto ambiental ocasionado por el uso de recursos energéticos contaminantes como el petróleo y sus derivados cuyos costos vienen incrementándose de manera abismal.

Así, tenemos que el nivel de contaminación al medio ambiente generado por el sistema de transporte, en el año 2019, produjo el 22% de las emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, "GEI") a nivel mundial, siendo el 95.3% provenientes del transporte por carretera¹.

El Perú mantiene aún su transporte público constituido por una flota de vehículos antiguos, los que llegan a producir altas emisiones de gases contaminantes. Ello explicaría por qué en cinco puntos de medición en la ciudad de Lima, el nivel de material particulado PM2.5 (contaminante de alta

¹ Galo, Igor. ¿Cómo reducir la emisión de gases de efecto invernadero en el transporte?. Lima: Gestión, 2019.

penetración en las vías respiratorias) es tres veces el nivel recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS)².

En ese escenario, a nivel mundial, surge como alternativa sostenible para mitigar el impacto del sector automotriz en el medio ambiente, el uso la electromovilidad o movilidad eléctrica, por el que se reemplaza los vehículos de motor que trabaja con combustibles fósiles por uno eléctrico.

Varios países que han tomado la delantera en la promoción de la electromovilidad, han mostrado un exponencial crecimiento en el uso de vehículos eléctricos, debido a los beneficios que generan a sus usuarios.

En los últimos tres (3) años el consumo de petróleo como fuente de energía primaria se ha mantenido entre el 45.76 y 47.24 %. En este escenario, la electrificación del transporte o movilidad eléctrica representa un instrumento que permitiría solucionar los problemas de dependencia del petróleo como energía primaria, el cual como ha sido demostrado mediante distintos estudios es altamente contaminante para el medio ambiente.

1.2. AMPARO NORMATIVO

El marco normativo que ampara esta propuesta es basta y extensa, todas en torno a la modernización del transporte, una convivencia armoniosa y al derecho a un medio ambiente saludable.

Así, el numeral 22, artículo 2 de la Constitución Política del Perú; establece que toda persona tiene derecho: *"A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida"*. En ese contexto, el país ha ido suscribiendo diferentes acuerdos y compromisos, así como ha ido legislando en igual sentido para garantizar dicho derecho.

El 09 de mayo de 1992 mediante Resolución Legislativa N° 26185, se aprueba la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, adoptada en Nueva York suscrita por el Perú en Río de Janeiro el 12 de junio de 1992; la cual tiene como objetivo lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático, señalando que ese nivel debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible.

² Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería - OSINERGMIN Electromovilidad: conceptos, políticas, lecciones aprendidas para el Perú. Lima: 2019.

Posteriormente, el 11 de diciembre de 1997 se suscribe el Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, suscrito en la ciudad de Kioto, Japón, en el cual las partes asumen compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, con miras a reducir el total de sus emisiones de esos gases a un nivel inferior en no menos de 5% al de 1990 en el período de compromiso comprendido entre el año 2008 y el 2012.

Así mismo, se ratifica el Acuerdo de París de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, adoptado en París el 12 de diciembre de 2015, que tiene como objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza, y para ello mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de temperatura a 1,5°C, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático. Según este Acuerdo, los países que suscriben deben realizar y comunicar esfuerzos ambiciosos en sus contribuciones determinadas a nivel nacional a la respuesta mundial al cambio climático; comprometiéndose el Perú la reducción del 30% respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero proyectadas para el año 2030 y prioriza cinco áreas temáticas (agua, salud, bosques, pesca y acuicultura, y agricultura) para el componente de adaptación al cambio climático.

Dentro de la legislación nacional advertimos que la Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático, establece disposiciones generales para la coordinación, articulación, diseño, ejecución, reporte, monitoreo, evaluación y difusión de políticas públicas para la gestión integral, participación y transparencia de las medidas de adaptación y mitigación al cambio climático a fin de reducir la vulnerabilidad del país al cambio climático, aprovechar las oportunidades del crecimiento bajo en carbono y cumplir con los compromisos internacionales asumidos por el Estado ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

El Perú se compromete ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, a limitar sus emisiones de gases de efecto invernadero en el año 2030 a un máximo de 179 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente, lo que representa reducir estas emisiones en un 40 %, para ello, se tienen que implementarse 62 medidas de mitigación. Asimismo, se compromete a reducir los niveles de vulnerabilidad y riesgo asociado al cambio climático y aprovechar sus oportunidades implementando 92 medidas de adaptación.

La Política General de Gobierno para el periodo 2021-2026 aprobada mediante Decreto Supremo N° 164-2021-PCM establece como línea de intervención del Lineamiento 7.1. Cuidado de nuestro entorno y de nuestra diversidad biológica, del Eje 7: Gestión Eficiente de Riesgos y Amenazas a los Derechos de las Personas y su Entorno, cuya primera línea de intervención es impulsar la transición hacia una economía baja en carbono y con capacidades de adaptación frente al cambio climático, preferentemente de las poblaciones y territorios más vulnerables.

Como es de advertirse, existe una infinidad de normas que amparan acciones con el fin de mitigar la contaminación ambiental y uno de los problemas que mayor contaminación genera como la emisión de gases de efecto invernadero producidos por el parque automotor.

Frente a los compromisos asumidos por el Estado, es urgente tomar las acciones pertinentes para hacer efectivos los compromisos, una acción que en gran medida aporta es el uso de vehículos eléctricos e híbrido eléctricos, para cuyo efecto es necesario tomar acciones y enmarcarlos dentro de la legislación nacional por lo que urge se declare de necesidad pública e interés nacional la promoción de estos y por añadidura corresponde también promover el equipamiento para su correspondiente abastecimiento.

El país, necesita seguir los pasos de las grandes urbes e ir de la mano con la modernización en un mundo globalizado, la medida planteada a través de la promoción del uso de este tipo de vehículos es un punto de partida que permitirá aproximarnos a la modernización del transporte, la tranquilidad pública y sobre todo, aportará en la disminución de emisión de gases contaminantes.

1.3. BENEFICIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDO ELÉCTRICOS

Si hacemos una comparación del motor de estas unidades vehiculares con motor de combustión, las diferencias son extensas y muy beneficiosas, siendo estas las que siguen:

- Menor costo de desplazamiento.
- Mayor eficiencia energética.
- Mayores exenciones de impuestos y otros ahorros.
- Menor contaminación.
- Mayor reciclaje y vida útil. Las baterías se pueden reutilizar y reciclar.
- Mayor aceleración pues tiene el par de motor completo desde el arranque.
- Menor costo de mantenimiento, elementos de motor, transmisión y frenos.
- Menos fallas, al tener menos elementos mecánicos.
- La vida útil de un coche eléctrico es un mínimo de 3 a 4 veces mayor.

- Mayor periodo de duración de la garantía para partes esenciales. Permite la carga de energía mediante remolcado.
- Mayor localización de puntos de abastecimiento de energía.
- Puede servir como suministrador de energía eléctrica.
- Mayor valor como vehículo de segunda mano.
- Mayor rapidez de fabricación.
- Mejor reparto del peso y estabilidad.
- Mucho más espacio y habitabilidad interior.
- Menor ruido exterior, menos vibraciones interiores y más confort.
- Menor coste de los vehículos de tracción integral.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa no colisiona con ninguna norma vigente, no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico peruano, resulta ser declarativa y es el punto de partida para poner en la agenda del estado la promoción de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y su respectivo equipamiento para su abastecimiento

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Conforme la data expuesta, el uso de baterías como fuente de energía para los vehículos, no sólo permitirá el cuidado del medio ambiente, sino también será un ahorro sustancial en el usuario; *"Un carro a gasolina, por 40 kilómetros recorridos, te consume 15 soles; el mismo recorrido, en un auto eléctrico, solo te cuesta 2 soles. Y por ejemplo en Chile, gran parte de taxistas ya están usando esta tecnología, porque ven el rendimiento y el ahorro que les genera"*, señala Ornar Escardó, representante de Enel.

En consecuencia, esta propuesta legislativa no supondrá gastos al erario nacional, por el contrario, dinamizará la economía del país a través de la adquisición de estos vehículos, lo cual beneficiará la calidad de vida de los ciudadanos al generarse un ambiente con menor emisión de gases contaminantes.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

Conforme Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2021-2022-CR por la que se aprueba la agenda legislativa para el período anual de sesiones 2021-2022, el presente proyecto de ley se encuadra en el objetivo III. EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL, políticas de estado de DESARROLLO SOSTENIBLE Y GESTIÓN AMBIENTAL, respecto a Leyes sobre protección del medio ambiente y desarrollo sostenible; así mismo, políticas de Estado sobre DESARROLLO DE LA CIENCIA Y

LA TECNOLOGÍA respecto a la Promoción de la ciencia, innovación y tecnología; por tanto, el presente proyecto de ley es de contenido prioritario en función a la agenda legislativa vigente.