

PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 210/2016-CR, QUE PROMUEVE LA UTILIZACIÓN Y ADQUISICIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE ECOLÓGICO.

SUMARIO

Sinopsis del predictamen	1
1. SITUACIÓN PROCESAL.....	2
1.1. Antecedentes	
1.1.2 Antecedentes procedimentales	
1.1.3 Antecedentes legislativos	
1.2 Opiniones solicitadas	
1.3 Opiniones recibidas	
2. CONTENIDO DEL PROYECTO LEGISLATIVO	4
3. MARCO NORMATIVO.....	4
3.1 Marco normativo nacional	
3.2 Marco normativo internacional	
4. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA.....	9
4.1 ANÁLISIS TÉCNICO.....	9
4.1.1 Necesidad y viabilidad de la ley propuesta	
4.1.2 Oportunidad de la ley propuesta	
4.1.3 Situación fáctica o jurídica que se propone regular	
4.1.4 Nuevo estado de la situación fáctica o jurídica luego de aprobada la ley propuesta	
4.2 ANÁLISIS DEL IMPACTO NORMATIVO DE LA LEY PROPUESTA.....	16
4.3 ANÁLISIS DE LAS OPINIONES RECIBIDAS.....	16
4.4 ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.....	17
5. CONCLUSIÓN.....	18
6. FORMULA LEGAL (texto sustitutorio)	18

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO LA PROMOCIÓN DEL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS MENOS CONTAMINANTES Y ENCARGA AL PODER EJECUTIVO LA ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UNA POLÍTICA PÚBLICA QUE PERMITA MEJORAR LA CALIDAD AMBIENTAL DEL PAÍS Y LA SALUD DE LA POBLACIÓN

Artículo 1. Objeto de la Ley

Declárase de interés público la promoción del uso de medios de transporte alternativos menos contaminantes, con la finalidad de mejorar la calidad ambiental del país y la salud de la población.

Artículo 2. Plan de estímulos y programas de difusión para el uso de medios de transporte menos contaminantes

Encárgase al Poder Ejecutivo la formación de una Comisión de Trabajo Multisectorial integrada por el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de la Producción, encargada de elaborar y proponer, en el plazo de ciento veinte días (120) contados desde la vigencia de la presente Ley, una política pública sobre el cambio progresivo de matriz energética que permita el uso de medios de transporte alternativos menos contaminantes, tales como vehículos eléctricos, híbridos, híbridos eléctricos, entre otros; un plan de estímulos para la adquisición de dichos medios de transporte; así como programas y acciones de difusión correspondientes.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. Derógase o modifíquense las normas que se opongan a la presente ley.

Maria Elena Foronda Farro
Presidenta

SINOPSIS

El dictamen propone la aprobación del Proyecto de Ley 210/2016-CR, que promueve la utilización y adquisición de medios de transporte ecológico, con texto sustitutorio.

En el artículo 1, sumillado como objeto de la ley, se declara de interés público la promoción del uso de medios de transporte alternativos menos contaminantes y se encarga al Poder Ejecutivo la elaboración y ejecución de una política pública que permita mejorar la calidad ambiental del país y la salud de la población. Siendo una norma de naturaleza declarativa con su aprobación se logrará sentar las bases para un marco normativo que promueva y haga viable el tránsito racional hacia el uso de medios de transporte alternativos particulares o de uso público, ergo, vehículos eléctricos, híbridos, híbridos-eléctricos, aquellos que usan energía renovable (energía hidráulica) entre otros.

Aunque el efecto de este tipo de normas no garantiza *per se* su cumplimiento, es vital que la CPAAAAE y, en su día, la Representación Nacional, expresen su vocación protectora del ambiente que contribuya, además, a consolidar la cultura ciudadana de contaminar menos. Siendo así, en el artículo 2 de la ley propuesta se encarga al Poder Ejecutivo formar una comisión de trabajo multisectorial integrada por: Ministerio del Ambiente, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio de la Producción; acogiendo en parte la sugerencia del Ministerio del Ambiente. Dentro del plazo de 120 días de formada dicha comisión de trabajo, deberá elaborar y proponer para su posterior ejecución la política pública respectiva que debe considerar un plan de estímulos, los actos normativos, programas educativos, acciones de difusión, la estrategia para su correspondiente ejecución y los demás actos que correspondan, para alcanzar la finalidad de ley.

Lima, noviembre, 2016.

**PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
210/2016-CR, QUE PROMUEVE LA UTILIZACIÓN Y
ADQUISICIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE
ECOLÓGICO.**

**COMISIÓN DE PUEBLOS ANDINOS, AMAZÓNICOS Y AFROPERUANOS, AMBIENTE Y
ECOLOGÍA
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2016 – 2017**

Señor Presidente:

Ha ingresado para dictamen el Proyecto de Ley 210/2016-CR (en adelante EL PROYECTO LEGISLATIVO), presentado en el Área de Trámite Documentario con fecha 16 de setiembre de 2016, por la congresista Karla Melissa Schaefer Cuculiza, del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, mediante el cual se propone promover la adquisición y utilización de medios de transporte ecológico.

1. SITUACIÓN PROCESAL

1.1 Antecedentes

1.1.1 Antecedentes procedimentales

El referido proyecto legislativo fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología (CPAAAEE) -en ese orden- e ingresó a ambas comisiones el 13 de setiembre de 2016.

Fue calificado positivamente por la CPAAAEE al cumplir con los requisitos mínimos establecidos en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República.

1.1.2 Antecedentes legislativos

En el período parlamentario anterior se presentaron diversos proyectos legislativos que guardan cierta relación con la iniciativa materia de dictamen, incluso una tiene relación directa, como se presenta a continuación:

1.1.2.1 Proyecto Legislativo **4685/2014-CR**, Ley que fomenta la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos. **Presentado por Karla Melissa Schaefer Cuculiza**. Fue decretado a las comisiones de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Ninguna comisión emitió dictamen.

1.1.2.2 Proyecto Legislativo **04155/2014-CR**, mediante el cual se propone modificar el artículo 4 de la Ley 29461 con la finalidad de que el titular del servicio de estacionamiento vehicular, destine el 5% del área total para parqueo exclusivo de bicicletas. Fue presentado por William Monterola Abregú; decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y Defensa del Consumidor; y mereció dictamen favorable de ambas comisiones. No se llegó a aprobar en el Pleno del Congreso.

1.1.2.3 Proyecto Legislativo **04452/2014-CR**, en virtud del cual se propone la ley que declara de interés nacional la construcción de redes de ciclovías con estaciones aparcaderos de bicicletas y modifica la ley 29593, ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible. Fue presentado por Modesto Dalmacio Julca Jara; decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado. Esta última emitió dictamen favorable aprobado por unanimidad.

1.1.2.4 Proyecto Legislativo **04453/2014-CR** el cual propone implementar estacionamientos para bicicletas en los establecimientos públicos y privados de las zonas urbanas del país, con la finalidad de contribuir a la protección del medio ambiente y de la salud pública y a reducir la congestión vehicular. Fue presentado por Modesto Dalmacio Julca Jara. Fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Salud y Población, la cual se inhibió de dictaminar.

1.2 Opiniones solicitadas

1.2.1 Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio 65-2016-2017/CPAAAAE-CR, del 14 de setiembre de 2016.

1.2.2 Ministerio del Ambiente. Oficio 66-2016-2017/CPAAAAE-CR, del 14 de setiembre de 2016.

1.2.3 Municipalidad Metropolitana de Lima. Oficio 67-2016-2017/CPAAAAE-CR, del 14 de setiembre de 2016.

1.2.4 Sociedad Peruana de Derecho Ambiental – SPDA. Oficio 68-2016-2017/CPAAAAE-CR, del 14 de setiembre de 2016.

1.2.5 Asociación Automotriz del Perú. Oficio 69-2016-2017/CPAAAAE-CR, del 14 de setiembre de 2016.

1.2.6 ONG Luz Ámbar. Oficio 70-2016-2017/CPAAAAE-CR, del 14 de setiembre de 2016.

1.2.7 Ministerio de Salud. Oficio 82-2016-2017/CPAAAAE-CR, del 20 de setiembre de 2016.

1.2.8 Ministerio de Energía y Minas. Oficio 156-2016-2017/CPAAAAyE-CR, del 4 de octubre de 2016.

1.3 Opiniones recibidas

1.3.1 ONG Luz Ámbar. Opinión recibida mediante Carta 100-2016-LA/R-D de fecha 21 de octubre de 2016. Favorable.

1.3.2 Ministerio del Ambiente. Opinión recibida mediante Oficio 203-2016/MINAM—DM, que adjunta el Informe 293-2016-MINAM-VMGA-DGCA/AIRE emitido por la Oficina de Asesoría Jurídica y el Informe 076-2016-MINAM-VMGA-DGCA/AIRE de la Dirección General de Calidad Ambiental. Favorable con recomendaciones.

1.3.3 Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Opinión recibida mediante oficio 2652-2016-MTC/04. Adjunta el Informe 2869-2016-MTC/08. Favorable con recomendaciones.

1.3.4 Ministerio de Energía y Minas. Opinión recibida mediante Oficio 1560-2016-MEM-SEG.

1.3.5 En la SÉTIMA SESIÓN ORDINARIA de la CPAAAAE se recibió la sustentación del Proyecto de Ley 210/2016-CR, efectuada por su autora congresista Karla Melissa Schaeffer Cuculiza; asimismo, se recibió los aportes de los señores congresistas quienes expresaron opinión favorable.

2. CONTENIDO DEL PROYECTO LEGISLATIVO

El Proyecto Legislativo 269/2016-CR cuenta con tres artículos:

- En el artículo primero se describe el objetivo de la propuesta que concuerda con su denominación y consiste en promover la adquisición y utilización de medios de transporte ecológico para contribuir a la mejora de la calidad ambiental del país.

- En el artículo segundo se propone declarar de interés público la formulación y ejecución por parte del Poder Ejecutivo, de un plan de estímulos para la adquisición y utilización de medios de transporte ecológico en concordancia con la legislación ambiental y energética vigente. Dicho plan es elaborado de manera prioritaria y se aplica en el ejercicio inmediato posterior a la entrada en vigencia de la ley.

Asimismo, propone encargar al Poder Ejecutivo la ejecución de programas y acciones de difusión y fomento de la utilización de vehículos híbridos y eléctricos, entre otros medios de transporte ecológico; a fin de contribuir a mejorar la calidad de vida de la población.

3. MARCO NORMATIVO

3.1 Marco normativo nacional

3.1.1 Constitución Política del Perú

- Artículo 1. La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

-Artículo 2. Toda persona tiene derecho:

- Inciso 22) A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

- Artículo 7. Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y de la comunidad así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. (...)

- Artículo 67. El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales.

3.1.2 Ley 28611, Ley General de Ambiente

CAPÍTULO 2. POLÍTICA NACIONAL DEL AMBIENTE. En el artículo 9 se señala que la Política Nacional del Ambiente tiene por objetivo mejorar la calidad de vida de las personas, garantizando la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo; y el desarrollo sostenible del país, mediante la prevención, protección y recuperación del ambiente y sus

componentes, la conservación y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, de una manera responsable y congruente con el respeto de los derechos fundamentales de la persona.

3.1.3 Decreto Supremo 012-2009-MINAM, que aprueba la Política Nacional del Ambiente.

- EJE DE POLÍTICA 2. GESTIÓN INTEGRAL DE LA CALIDAD AMBIENTAL. 6. CALIDAD DE VIDA EN AMBIENTES URBANOS. Lineamientos de política:

a) Promover el desarrollo sostenible de las ciudades y centros poblados en general, mediante acciones de sensibilización, control y conservación de la calidad ambiental, planificación urbana y gestión de entornos ambientales saludables.

b) Fortalecer la gestión ambiental regional y local bajo el enfoque de la ecoeficiencia para orientar y ordenar el crecimiento de las ciudades, garantizando una adecuada calidad ambiental en los centros poblados.

3.1.4 Decreto Supremo 047-2001-MTC, modificada por los Decretos Supremos 009-2012-MINAM y 004-2013-MINAM

- Artículo 1. Establézcase en el ámbito nacional, los valores de los Límites Máximos Permisibles (LMPs) de Emisiones Contaminantes para vehículos automotores en circulación, vehículos automotores nuevos a ser importados o ensamblados en el país, y vehículos automotores usados a ser importados, que como anexo forman parte del referido decreto supremo.

- Artículo 2. Precísese que los Límites Máximos Permisibles (LMPs) de Emisiones Contaminantes para vehículos automotores en circulación, vehículos automotores nuevos a ser importados o ensamblados en el país, y vehículos automotores usados a ser importados, a que se refiere el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, son los establecidos en el presente Decreto Supremo."

- Artículo 5. Los conductores de los vehículos automotores cuyas emisiones superen los Límites Máximos Permisibles (LMPs), aplicables para vehículos en circulación, serán sancionados conforme lo establece el Código M. 15 del Anexo I - Cuadro de Tipificación, Multas y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificatorias.

3.1.5 Decreto Supremo 064-2010-EM¹, Aprueban la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040

POLITICA ENERGETICA NACIONAL DEL PERU 2010-2040

VISIÓN

Un sistema energético que satisface la demanda nacional de energía de manera confiable, regular, continua y eficiente, que promueve el desarrollo sostenible y se soporta en la planificación y en la investigación e innovación tecnológica continúa.

¹ Recopilación de datos: 25 de noviembre de 2016, <http://spij.minius.gob.pe/libre/main.asp>,
<http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/DGEE/eficiencia%20energetica/Normativa/Generales/DS%20064-2010-EM.pdf>

OBJETIVOS DE POLÍTICA

1. Contar con una matriz energética diversificada, con énfasis en las fuentes renovables y la eficiencia energética
2. Contar con un abastecimiento energético competitivo.
3. Acceso universal al suministro energético
 4. Contar con la mayor eficiencia en la cadena productiva y de uso de la energía
 5. Lograr la autosuficiencia en la producción de energéticos.
 6. Desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de Desarrollo Sostenible.
 7. Desarrollar la industria del gas natural, y su uso en actividades domiciliarias, transporte, comercio e industria así como la generación eléctrica eficiente.
 8. Fortalecer la institucionalidad del sector energético.
 9. Integrarse con los mercados energéticos de la región, que permita el logro de la visión de largo plazo.

3.1.6 Decreto Supremo 238-2011-EF², Aprueban el Arancel de Aduanas 2012

Esta norma establece los cuadros arancelarios por los productos que ingresan por Aduanas, encontrándose clasificado tanto los vehículos eléctricos en las Sub partidas correspondientes a los Códigos 8702.; 8703; 8704; 8705, que obra en el Capítulo 87 correspondiente a Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios.

3.1.7 Decreto Supremo 058-2003-mtc³, Aprueban el Reglamento Nacional de Vehículos

El presente decreto no contempla a los vehículos eléctricos y/o híbridos.

ANEXO II: DEFINICIONES Para la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento, se entiende por:

53). Vehículo.- Medio capaz de desplazamiento pudiendo ser motorizado o no, que sirve para transportar personas o mercancías. Pueden ser:

1. Vehículo articulado.- Conjunto de vehículos acoplados, siendo uno de ellos motorizado.
2. Vehículo combinado.- Combinación de dos o más vehículos siendo el primero un vehículo automotor y los demás remolcados.
3. Vehículo de carga.- Vehículo motorizado destinado al transporte de mercancías, puede contar con equipos adicionales para prestación de servicios especializados.
4. Vehículos de Colección.- Vehículo motorizado, con una antigüedad mayor a 35 años, debidamente restaurado y acreditado por el certificado correspondiente.
5. Vehículo Especial.- Vehículo que no cumple con las disposiciones de pesos, medidas, emisiones u otras establecidas en el presente Reglamento o, que realizan una función especial. No se consideran Vehículos Especiales las máquinas y equipos diseñados y fabricados exclusivamente para el uso fuera del SNTT, en la industria de la construcción, minería y agricultura (máquinas amarillas y máquinas verdes).

² Recopilación de datos: 25 de noviembre de 2016, <https://www.mef.gob.pe/en/normatividad/por-temas/politica-arancelaria/8639-decreto-supremo-n-238-2011-ef-1/file>

³ Recopilación de datos: 25 de noviembre de 2016, <https://www.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/documentos/D.S.%20058-2003-MTC%20%20Reglamento%20Nacional%20de%20Veh%C3%ADculos.pdf>

(*) (*) Acápites 5, modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 002-2005-MTC, publicada el 22 Enero 2005, cuyo texto es el siguiente:

"5. Vehículo especial.- Son aquellos autopropulsados o remolcados, incluyendo sus combinaciones, que, por sus características particulares de diseño y en función a estar destinados a realizar obras o servicios determinados, no cumplen con las disposiciones de pesos, medidas, emisiones u otras establecidas en el Reglamento. No se consideran vehículos especiales a las máquinas y equipos diseñados y fabricados exclusivamente para el uso fuera del SNTT, en la industria de la construcción, minería y agricultura (máquinas amarillas y máquinas verdes). Las combinaciones especiales consignadas en el Anexo I: Clasificación Vehicular, que cumplen con las disposiciones de pesos, medidas, emisiones u otras establecidas en el presente reglamento no se consideran vehículos especiales."

6. Vehículo incompleto.- Es aquel que requiere la instalación de una carrocería para incorporarse al SNTT. De acuerdo a su uso, se trata de chasis motorizado para las categorías M y N, o de chasis cabinado para la categoría N.

3.1.8 Decreto Supremo 117-2014-ef⁴, Aprueba el Reglamento de Organización y Funciones - ROF del Ministerio de Economía y Finanzas

Artículo 3.- Funciones Generales

El Ministerio de Economía y Finanzas tiene las siguientes funciones generales:

l) Formular, proponer, ejecutar y evaluar las políticas, normas y lineamientos técnicos sobre materia tributaria, ingresos no tributarios, aduanera, arancelaria, de ingresos fiscales e ingresos públicos en general;

3.2 Marco normativo internacional

- El Perú se adhiere el 30 de marzo de 1993 al **Protocolo de Montreal (1987)**⁵, siendo aprobado por R.L. N° 26178 del 26 de marzo de 1993, entrando en vigor el 29 de junio de 1993, se advierte que a través de ello los países miembros buscan reducir la producción y el consumo de numerosas sustancias dañinas para la capa de ozono, esta reducción de producción y consumo de las sustancias se hará de forma progresiva hasta su eliminación parcial.

- A su vez, el 13 de noviembre de 1998 el Perú firmo el **Protocolo de Kyoto (1997)**⁶, el cual Se emitió en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, por el cual se busca la reducción de gases que originan el calentamiento global, para lo cual contempla una serie de acciones a fin de que los países partes fomenten entre otras acciones, las de investigación, promoción, desarrollo y aumento del uso de formas nuevas y renovables de energía, aplicación de incentivos fiscales y otras políticas o medidas que limiten o reduzcan las emisiones de los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal, teniendo como ejemplo o campo de acción al sector transporte, que es el tema de nuestro interés, y que busca la utilización de vehículos que protejan la capa de ozono.

⁴ Recopilación de datos: 25 de noviembre de 2016, <http://spij.minjus.gob.pe/libre/main.asp>

⁵ Fuente recopilada: 11 de noviembre de 2016, http://www.peruecologico.com.pe/lib_c29_t03.htm, <http://www.peruecologico.com.pe/marcolegal.htm>

⁶ Fuente recopilada: 11 de noviembre de 2016, <http://www.peruecologico.com.pe/marcolegal.htm>

- En París (Francia) la 21ª Cumbre de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP21)⁷. Celebrada del 30 de Noviembre al 11 de diciembre de 2014, se congregaron 195 países (entre ellos el Perú), siendo los acuerdos más destacados mantener la temperatura media mundial muy por debajo de 2 grados centígrados respecto a los niveles preindustriales, aunque los países se comprometen a llevar a cabo todos los esfuerzos necesarios para que no rebase los 1,5 grados y evitar así impactos catastróficos. También generó el compromiso a la reducción de emisiones, cuyos compromisos nacionales de lucha contra el cambio climático, entrarán en vigor en 2020, revisando cada 5 años, los avances respectivos. Finalmente, los países ricos deben aportar 100.000 millones anualmente desde 2020 para apoyar la mitigación y adaptación al cambio climático en los países en desarrollo, así como revisarla al alza antes de 2025.

En esa misma línea de protección y de un real desarrollo sostenible, distintos países se han efectuado políticas relacionados al incentivo del uso de este tipo de vehículos, y entre ellos tenemos:

CHILE: Ley 20.259⁸, establece rebaja transitoria del impuesto a las gasolinas automotrices y modifica otros cuerpos legales a los propietarios de vehículos híbridos que se encuentren inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados.

MEXICO: Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de vehículos⁹, incluye a los vehículos eléctricos en su clasificación.

ECUADOR: La Ley de Régimen Tributario Interno LORTI¹⁰, el cual contempla tarifa cero a las Transferencias e importaciones con tarifa cero de los Vehículos híbridos o eléctricos.

HONDURAS: Ley de fortalecimiento de los ingresos, equidad social y racionalización del gasto público, emitida mediante Decreto 17-2010¹¹, el indica que están exentos del pago de este impuesto los vehículos híbridos, que utilicen diferentes tipos de combustible alternativos y electricidad.

PANAMA: Ley 69 del 12 de octubre del 2012¹², establece los lineamientos generales de la política nacional para el uso racional y eficiente de la energía en el territorio nacional, citando a los vehículos automotores terrestres para el transporte de personas eléctrico o híbrido.

PARAGUAY: Ley 5.183 que modifica la Ley 4.601/12¹³, de incentivos a la importación de vehículos eléctricos,

⁷ *Convención Marco sobre el Cambio Climático*. Conferencia de las Partes 21er período de sesiones. París, diciembre de 2015. Pp 40.

⁸ Fuente recopilada: 11 de noviembre de 2016, <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=270070>

⁹ Fuente recopilada: 11 de noviembre de 2016, http://www.diputados.gob.mx/LevesBiblio/abro/listuv/LISTUV_abro.pdf

¹⁰ Fuente recopilada: 11 de noviembre 2016, <http://www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/cbac1cfa-7546-4bf4-ad32-c5686b487ccc/20151228+LRTI.pdf>

¹¹ Fuente recopilada: 11 de noviembre de 2016, <http://www.poderjudicial.gob.hn/CEDIJ/Documents/Ley%20de%20Fortalecimiento%20Ingresos%20Equidad%20Social%20y%20Racionalizacion%20del%20Gasto%20Publico.pdf>

¹² Fuente recopilada: 11 de noviembre de 2016, <http://www.uree.com.pa/wp-content/uploads/2015/09/LEY-69-de-12-de-octubre-de-2012.pdf>

¹³ Fuente recopilada: 11 de noviembre de 2016, <http://www.escritosdederecho.com/2014/06/ley-5183-del-22-de-mayo-del-ano-2014.html>

4. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

4.1 ANÁLISIS TÉCNICO

4.1.1 Necesidad y viabilidad de la ley propuesta

La CPAAAAE considera que el proyecto legislativo materia de dictamen es necesario y viable, por ello reproduce los fundamentos que contiene su exposición de motivos, con las siguientes precisiones.

La COP21 de París¹⁴ llevada a cabo el año pasado, logró el Acuerdo de París donde reconoce al cambio climático como,..."una amenaza apremiante y con efectos potencialmente irreversibles para la humanidad y el planeta"... , dado que los compromisos añadidos de todos los países para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), están lejos de las disminuciones obligatorias para contener el agravamiento del calentamiento global. En términos precisos, plantea contener el aumento de la temperatura,..."muy por debajo de los 2 °C"... , respecto a la era preindustrial y,... "de seguir esforzándose por limitar ese aumento a 1,5 °C".

Son los países desarrollados, los primeros obligados a disminuir las emisiones de GEI en términos absolutos. Los países en desarrollo, como el Perú, que aún necesitan generar energía con carbón y petróleo, son alentados a orientar sus esfuerzos en la búsqueda de alternativas energéticas limpias.

En dicho sentido, una publicación de Contribuciones Previstas y Nacionalmente Determinadas de los Países del Mundo (*Intended Nationally Determined Contributions – INDCs*), como se denomina en inglés, propone para nuestro país, una reducción del 30% respecto a las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) proyectadas para el año 2030, que representa una reducción de 89.4 MtCO2 en dicho año.

Gráfico 1. Reducción propuesta de GEI al 2030

País o Grupo de Países	Año usado como base	Compromiso en % de reducción de GEI	Año meta en que alcanzarán reducción prometida
Suiza	1990	35%	2030
Unión Europea y sus miembros ¹	1990	40%, al menos.	2030
Noruega	1990	40%, al menos.	2030
México	2030 (BAU)	25% incondicionalmente Hasta 40% condicionado a un acuerdo global bueno.	2030
Estados Unidos	2005	26-28%	2025
Gabón	2025 (BAU)	50%, al menos.	2025
Rusia	1990	25-30%	2030
Liechtenstein	1990	40%	2030
Andorra	2030 (BAU)	37%	2030
Canadá	2005	30%	2030
Marruecos	2030 (BAU)	32%	2030
Etiopía	2030 (BAU)	64%	2030
*Perú (propuesta en consulta pública)	2030 (BAU)	31%	2030

Fuente: <http://www4.unfccc.int/submissions/indc/Submission%20Pages/submissions.aspx>

¹⁴ Convención Marco sobre el Cambio Climático. Conferencia de las Partes 21° período de sesiones. Aprobación del Acuerdo de París. Diciembre, 2015. Pp 40

Un 67.8% de las reducciones de emisiones deben provenir del sector de uso sostenible del suelo, cambio de uso de suelo y silvicultura, siendo los principales proyectos las plantaciones forestales que representa 60 MtCO₂eq (69%), el monitoreo, control, vigilancia y gestión adecuada del territorio (condiciones habilitantes), las energías renovables con el 19% del total de reducción de emisiones en este sector, a nivel del transporte, que representa 3.7 MtCO₂eq (3%) y los procesos industriales que representa el 5.1 MtCO₂eq (6%), en el sector de agricultura, que representa el 4.7 MtCO₂eq (5%) y los desechos orgánicos e inorgánicos que representan 3.9 MtCO₂eq (4%).

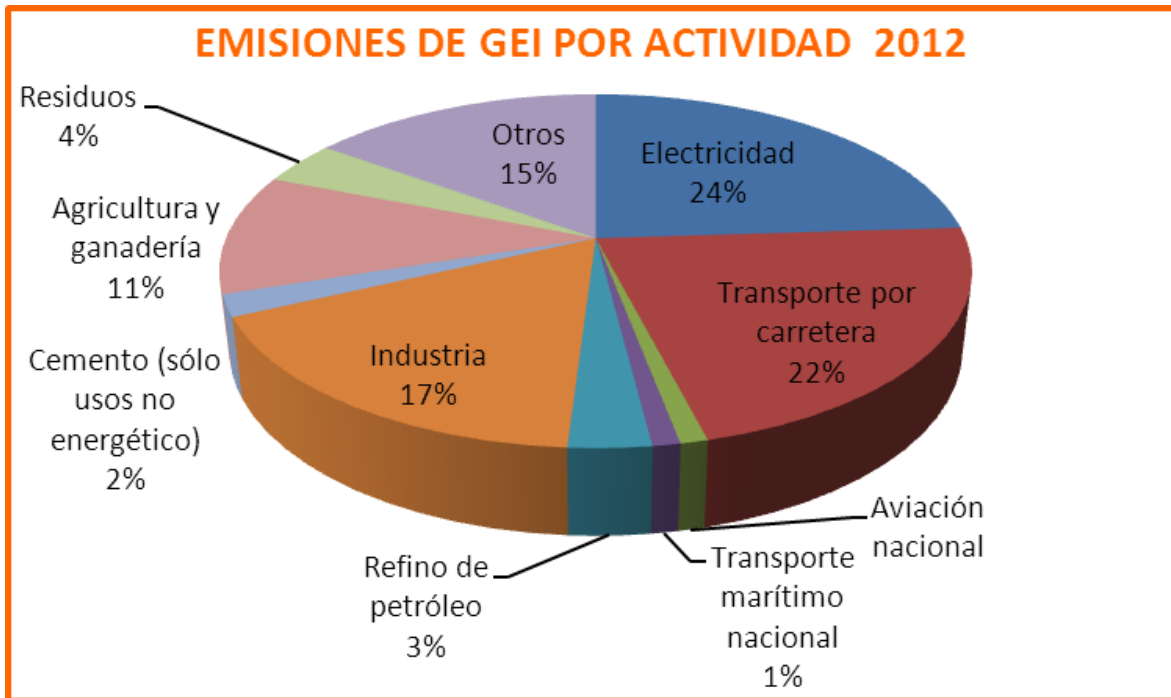
Gráfico 2. División de las reducciones por actividad



Fuente: propuesta de INDC Perú para consulta pública. <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2015/06/contribucion-iNDC2.pdf>

Recalcando que en el sector de las actividades de transporte terrestre, marítimo y aviación, alcanza el 24 % de GEI, luego las actividades energéticas el 24 % e industriales con el 17 %, agricultura con el 11%. Otras emisiones debido a las actividades de residuos sólidos, cemento como actividad energética refinamiento de petróleo, entre otras, hacen un total de 24 % de emisiones de GEI

Gráfico 3. Emisiones de GEI por actividad



Fuente: propuesta de INDC Perú para consulta pública. <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2015/06/contribucion-iNDC2.pdf>

Por lo tanto, a través de la aprobación de ésta Ley, se logrará promover la adquisición y utilización de vehículos de transporte menos contaminantes, con el fin de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del país, a través del diseño, elaboración y ejecución de una política pública que promueva el paso progresivo hacia el uso de medios de transporte alternativos menos contaminantes que los convencionales, un plan de estímulos para la adquisición y utilización de dichos medios de transporte en concordancia con la legislación ambiental y energética vigente, que permita la utilización de vehículos híbridos eléctricos (HEV), vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEV) y vehículos eléctricos (VE).

Basándonos en la tabla que se presenta en el citado trabajo de investigación, podemos visualizar los siguientes datos respecto de la cantidad de emisión de CO₂ según tipo de vehículo¹⁵:

¹⁵ Exposición de motivos del Proyecto de Ley 210/2016-CR, que promueve la adquisición y la utilización de medios de transporte ecológico, presentado por la Congresista Karla Melissa Schaefer Cuculiza

Tabla 1. Emisión de CO2 por tipo de vehículo

Tipo de vehículo	Cantidad de CO2 emitido
Convencional	39,5 kg.
Híbrido eléctrico	25,8 kg.
Eléctrico	24,5 kg.

4.1.2 Oportunidad de la ley propuesta

En cuanto a la oportunidad de la norma debemos señalar que hace falta una política pública que permita promover el uso de medios de transporte alternativos menos contaminantes que los convencionales. La presente ley busca que se ponga en agenda dicha necesidad ante el problema público de contaminación ambiental por los gases de efecto invernadero (GEI) que emiten los medios de transporte –particular y público- por el uso de los llamados combustibles fósiles y que vienen alterando el clima en todo el mundo. En el Perú estamos enfrentando friajes, sequías, disminución de glaciares, incendios forestales, cambio en la temperatura del mar, etc.

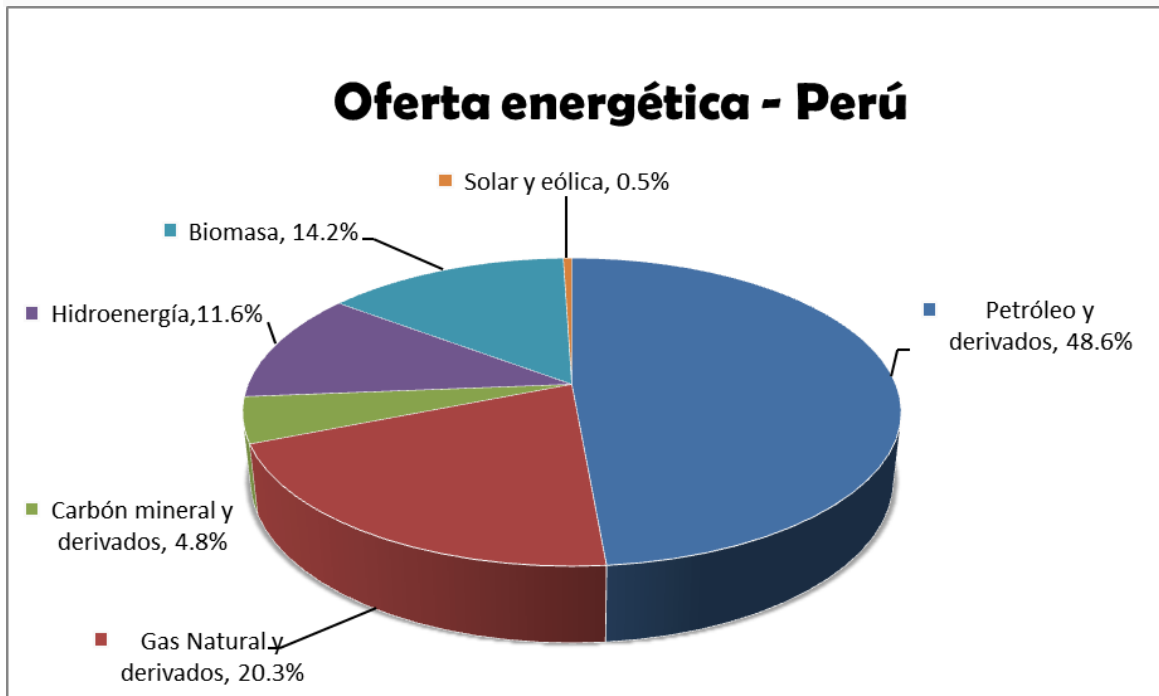
En efecto, las emisiones de GEI del Perú representan menos del 1% de las emisiones mundiales, y se han incrementado hasta en un 40% en los últimos 15 años – según los resultados de la reciente actualización del Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero-, panorama que se agrava cuando los cálculos al 2015, según noticia del diario Gestión del 25 de noviembre del presente año, indica que los vehículos del parque automotor peruano que utiliza combustible con contenidos de plomo y azufre, alcanzó un total de 2.5 millones de vehículos y se estima que al 2016, crecerá a 2.6 millones.

En los últimos años el sector energía tiene el mayor crecimiento, el canon y el sobrecanon petrolero han generado S/.8,945 millones entre 2003 y 2013, lo cual ha conllevado que por ejemplo, la ciudad de Lima, se encuentre entre las 10 ciudades más contaminadas de Latinoamérica y la demanda energética de la población va en aumento, lo que agudiza la necesidad de utilizar tecnologías y fuentes de energía más eficientes ambiental y socialmente¹⁶

Según el Balance Nacional de Energía, la mayor parte del consumo energético proviene de fuentes como los hidrocarburos (59%), mientras que sólo un 0.5% de matrices renovables como la energía solar y eólica.

¹⁶ <http://climatetracker.org/la-maldicion-de-los-combustibles-fosiles-en-peru/>

Gráfico 4. Oferta energética Perú.



Fuente: Plan Referencial de Energía al 2015. Perú

Para el caso de Lima Metropolitana¹⁷, con el aumento de la población, aparecerán otros impactos negativos de acuerdo a la congestión vehicular y el tiempo de viaje se extenderá, pero principalmente aumentará el CO₂ en el ambiente. Si bien, una de las opciones de mitigación incluye el sistema de transporte público masivo, como es el corredor 2 (NAMA de transporte) y el Sistema Integrado de Transporte (Líneas 2, 3 y 4 del Metro de Lima), ello no es de mayor incidencia frente al contexto de emergencia del transporte público y privado.

Actualmente, se cuenta con una Política Energética Nacional 2010 – 2040, aprobada mediante Decreto Supremo 064-2010-EM, cuyo objetivo principal es contar con un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de desarrollo sostenible y los compromisos asumidos en el Acuerdo de París. En noviembre de 2014, el Ministerio de Energía y Minas presentó el Plan Energético Nacional 2014 – 2015 y en el sector Transporte, plantea una política de eficiencia energética, para lo cual se requiere la progresiva sustitución de vehículos más eficientes a gas natural, la gestión eficiente del combustible Gas Natural (GNC o GNL) en las flotas de transporte de pasajeros y carga, la ampliación del transporte eléctrico y el uso de corredores de transporte masivo o metros en las principales ciudades del país¹⁸.

¹⁷ <http://www.protransporte.gob.pe/pdf/info/publi2/Resumen%20Plan%20Maestro.pdf>

¹⁸ Proyecto de Ley que promueve la adquisición y la utilización de medios de Transporte Ecológico que ha presentado la Congresista Karla Melissa Schaefer Cuculiza

Además, tal como lo señala el PROYECTO LEGISLATIVO, nuestro país viene trabajando su postulación para ingresar a la Organización para Cooperación y Desarrollo Económicos –OCDE, en cuyo caso resulta oportuna su aprobación, para acercarnos al estándar ambiental que el caso amerita.

Las razones expuestas permiten señalar que se satisface con solvencia la OPORTUNIDAD exigible por el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República del Perú, para aprobar una ley que permita migrar progresivamente hacia la adquisición y utilización de medios de transporte con bajos niveles de contaminantes, contribuyendo con ello a mejorar de la calidad ambiental del país, la salud de la población y, que a su vez, posibilite el incremento de las inversiones en investigación sobre recursos energéticos alternativos y limpios, el desarrollo de infraestructuras de producción y transporte tanto público como privado. De esta manera lograremos promover centros poblados y ciudades sostenibles y una mejor calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable y de mayor pobreza del país.

4.1.3 Situación fáctica o jurídica que se propone regular

En virtud del proyecto legislativo materia de dictamen, se propone que la representación nacional:

- Declare de interés público la formulación y ejecución prioritaria de un plan de estímulos para adquirir y utilizar medios de transporte ecológico respetando la legislación ambiental y energética vigente.
- Encargar al Poder Ejecutivo la elaboración del referido plan de estímulos, así como desarrollar programas y acciones de difusión sobre el uso de vehículos híbridos y eléctricos, entre otros medios de transporte ecológico.

4.1.4 Nuevo estado de la situación fáctica o jurídica luego de aprobada la ley propuesta

Si bien es cierto la norma propuesta tiene naturaleza declarativa, debe considerarse que el efecto jurídico de su aprobación consiste en sentar las bases para un marco normativo que promueva y haga viable el tránsito racional hacia el uso de medios de transporte alternativos menos contaminantes.

En este sentido la CPAAAE acoge el espíritu del PROYECTO LEGISLATIVO. Sin embargo, respondiendo a la orientación propositiva de las opiniones recibidas (Luz Ámbar, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Transportes y Comunicaciones), el criterio de los señores congresistas vertidos en la SETIMA SESIÓN ORDINARIA -celebrada el 18 de octubre del presente- consideramos oportuno presentar algunos ajustes en un texto normativo sustitutorio.

Coincidimos en que el artículo 1 debería contener el objeto de la ley, que corresponde a la declaratoria de interés público la cual recaería en el uso de vehículos alternativos menos

contaminantes, para comprender a vehículos híbridos, eléctricos, híbridos-eléctricos, aquellos que utilizan fuentes de energía renovables (energía hidráulica), entre otros. El uso del término “vehículo ecológico”, causó una discusión teórica muy ilustrativa entre los miembros de la Comisión, pero ello podría poner en riesgo el debate sobre la finalidad que se persigue con la ley propuesta y soslayar la prognosis de impactos buscados. Asimismo, el Ministerio de Transportes en la opinión remitida a esta Comisión no lo considera apropiado, recomendando el término *transporte sostenible* o *movilidad sostenible*. En tal sentido se ha preferido *medios de transporte alternativo menos contaminante*¹⁹ con la finalidad de considerar a todos aquellos que tengan esa condición desde bicicletas hasta trenes o metros.

Por otra parte consideramos que una mera declaración de interés público respecto a determinado tema ingresa a un ámbito muy abstracto, por tanto resulta acertada la propuesta contenida en el PROYECTO LEGISLATIVO, de buscar la elaboración y ejecución de un plan de estímulos, así como programas y acciones de difusión que contribuyan a lograr la finalidad de la ley. Sobre este tema ayudará mucho la conformación de una comisión multisectorial de trabajo con participación de los sectores directamente involucrados o vinculados al contenido de la ley, pues, no solo evita que la norma se pierda en una mera declaración, sino ante la inacción se podrá activar el control del Parlamento respecto a las responsabilidades que genera respecto al cumplimiento del plazo y las responsabilidades que pudieran corresponder. Estamos de acuerdo con el plan de estímulos propuesto, pero buscando dotarlo de mayor efectividad debería formar parte de una política pública - cuyo diseño, elaboración y ejecución es competencia del Poder Ejecutivo- mediante la cual se promueva el cambio progresivo de matriz energética en los medios de transporte particular y masivos tales como buses, trenes, metros, etc., que podrían pasar, por ejemplo a utilizar, fuentes de energía renovables (energía hidráulica). Dicha política pública debería considerar como impactos probables: disminuir la polución ambiental, potenciación del servicio de transporte público a través de buses, trenes y metros con fuentes de energía renovables (energía hidráulica) o menos contaminantes (gas natural); la conversión y renovación del parque automotor con vehículos que utilicen gas natural; y el incentivo para la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos, híbridos eléctricos, entre otros.²⁰

Aunque el efecto declarativo de este tipo de normas no garantiza *per se* su cumplimiento, es vital que la CPAAAAE y, en su día, la Representación Nacional, expresen su vocación protectora del ambiente que contribuya, además, a consolidar la cultura ciudadana de contaminar menos. En este sentido, la ley propuesta crea una situación jurídica de interés público, que habilita encargar al Poder Ejecutivo formar una comisión de trabajo multisectorial integrada por: Ministerio del Ambiente, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio de la Producción; ello guarda coincidencia en parte con la sugerencia del Ministerio del Ambiente, conforme se precisa en el acápite siguiente. Dentro del plazo de 120 días de formada dicha comisión de trabajo, esta deberá diseñar, elaborar y proponer para su posterior ejecución la política pública respectiva, el plan de estímulos, los actos normativos, los programas y medidas de difusión y los demás actos que correspondan para promover el uso de medios de transporte alternativos menos contaminantes.

¹⁹ El término *vehículos no contaminantes* o *menos contaminantes* lo utiliza la propia autora del PROYECTO LEGISLATIVO en la página 13, antepenúltimo párrafo, exposición de motivos.

²⁰ Los aspectos descritos están contenidos en la opinión que remite a la CPAAAAE, por especial encargo del ministro, el Secretario General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Oficio 2652-2026-MTC/04.

4.2 ANÁLISIS DEL IMPACTO NORMATIVO DE LA LEY PROPUESTA

La ley propuesta al tener naturaleza declarativa no causará mayor impacto en el ordenamiento jurídico nacional.

Desde una perspectiva institucional propugna que el Poder Ejecutivo incorpore en su agenda de prioridades la promoción del uso de vehículos alternativos menos contaminantes –en relación a los vehículos tradicionales- para de esta manera proteger el ambiente, acción que configura una línea de trabajo permanente de la CPAAAAE. Por ejemplo, la norma permitirá que se modifique el DECRETO SUPREMO 058-2003-MTC²¹, mediante el cual aprueban el Reglamento Nacional de Vehículos, para incluir la definición de vehículos eléctricos, híbridos, híbridos eléctricos, entre otros.

Sin embargo, la creación de la comisión de trabajo multisectorial no afecta el marco funcional de los sectores antes referidos, dado que es una medida transitoria con finalidad concreta enmarcada dentro de las competencias establecidas en la normatividad vigente.

4.3 ANÁLISIS DE LAS OPINIONES RECIBIDAS

4.3.1 La organización LUZ ÁMBAR con fecha 25 de octubre emite opinión favorable, señalando que los combustibles provenientes de fósiles (petróleo, gas y sus derivados) son altamente contaminantes alcanzando el 70% de la contaminación ambiental; asimismo son finitos, dado que en algún momento dejarán de explotarse. Agrega que el uso de vehículos menos contaminantes se viene abriendo paso en Europa y también en América, dado que algunos países otorgaron incentivos tributarios para promover su adquisición. Ello también debe suceder en el Perú para vehículos de transporte público como para vehículos particulares. Finalmente, sugiere que la norma debería disponer la implementación en un Plan Ecológico y de Desarrollo Sostenible, dentro del marco de una política pública que permita el cambio progresivo de la matriz energética.

La CPAAAAE ha podido constatar que en efecto algunos países como México, Ecuador, Chile, Panamá, Uruguay, entre otros, han otorgado incentivos tributarios para promover la adquisición de vehículos menos contaminantes o como manifestó el congresista César Villanueva Arévalo²² “ecológicamente amigables”. Tal como se ha señalado anteriormente, la norma propuesta tiene naturaleza declarativa, busca que el Poder Ejecutivo diseñe los planes, programas o proyectos que sean necesarios para ir abandonando progresivamente los vehículos convencionales. Asimismo, dentro del nuevo marco que generan la gobernanza y el buen gobierno coincide en que las decisiones importantes del Estado se adopten mediante políticas públicas, empero esta es una competencia del Poder Ejecutivo que podrá ser activada con la vigencia de la ley propuesta.

4.3.2 El Ministerio del Ambiente mediante Oficio 203-2016/MINAM-DM, suscrito por adjunta el Informe 293-2016-MINAM-VMGA-DGCA/AIRE emitido por la Oficina de Asesoría Jurídica y el Informe 076-2016-MINAM-VMGA-DGCA/AIRE de la Dirección General de Calidad Ambiental. De su texto se colige que la opinión es favorable, aunque contiene algunas precisiones que es conveniente

²¹ Recopilación de datos: 25 de noviembre de 2016, <https://www.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/documentos/D.S.%20058-2003-MTC%20de%20Reglamento%20Nacional%20de%20Veh%20C3%ADculos.pdf>

²² En la SETIMA SESIÓN ORDINARIA de la CPAAAAE, celebrada el 18 de octubre del presente

analizar para evitar que la norma sufra posteriores observaciones por el Poder Ejecutivo y se pierda la finalidad de la Ley propuesta.

En efecto, el informe de Asesoría Jurídica señala que la redacción del artículo 2 del PROYECTO LEGISLATIVO configura un incentivo tributario que requiere opinión previa del Ministerio de Economía y Finanzas y además podría afectar el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, el cual dispone que los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear gasto público y que el Congreso de la República no puede aprobar tributos con fines predeterminados, salvo por solicitud del Poder Ejecutivo. Al respecto conviene señalar que ninguno de los aspectos antes señalados forman parte del contenido de la ley propuesta –ley declarativa–, dado que ni se está creando gasto, ni se está creando tributos predeterminados; sin embargo, para evitar que estos argumentos puedan aflorar en la etapa que corresponde al Poder Ejecutivo ejercer el llamado *derecho de veto*, se propone la aprobación del PROYECTO LEGISLATIVO con texto sustitutorio, acogiendo la opinión bajo comentario, máxime, si ella no altera la finalidad de la ley propuesta.

Por otra parte, en el Informe 076-2016-MINAM/VMGA/DGCA/AIRE el MINAM considera que desde una perspectiva ambiental se resalta la pertinencia del PROYECTO LEGISLATIVO y expresa conformidad en lo atinente a generar incentivos para el empleo de tecnologías limpias y ecológicas en los vehículos de transporte evitando la emisión de agentes contaminantes que *constituyen riesgo ambiental para la salud más importante del mundo*. Sin embargo, en sus conclusiones sugiere la creación de una Comisión de Trabajo Intersectorial para que elabore el Plan de Estímulos, así como los programas y acciones de difusión. La CPAAAAE siguiendo la lógica señalada en la parte final del párrafo que antecede acoge esta sugerencia por ser pertinente y razonable, considerando que en el Informe 013-2015-SUNAT/5F1200 del 28 de agosto de 2015, emitido como respuesta a la solicitud del MINAM para que la SUNAT evalúe la inclusión de una partida arancelaria que permita diferenciar el trato a vehículos eléctricos, híbridos e híbridos eléctricos, se precisa que esa es una competencia del Ministerio de Economía y Finanzas. La creación de una comisión de trabajo multisectorial con participación de los sectores competentes, para que en un plazo determinado proponga la política pública, los planes, programas, políticas o medidas que corresponda, evitaría comunicaciones documentales burocráticas y estériles, que al final del día sirven para eludir responsabilidades o simplemente no asumir determinadas tareas.

4.3.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones opina favorablemente, recomendando sustituir el término medios de transporte ecológico y otras recomendaciones que se acogen parcialmente en el presente dictamen.

4.4 ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Bajo una lógica de lealtad con el Reglamento del Congreso de la República se presenta el análisis costo beneficio, expresado en una identificación de quienes resultan afectados positiva o negativamente con la norma propuesta (análisis costo oportunidad).

Tal como hemos señalado en las líneas que anteceden, mantener el ambiente equilibrado y saludable es una obligación constitucional imputable al Estado. Las acciones que se enmarquen en ella generan efectos positivos para todas las personas.

Podría advertirse cierto impacto en las empresas dedicadas a la fabricación de vehículos automotores, por cuanto la norma busca promover un cambio hacia otras alternativas menos

contaminantes. Sin embargo, queda claro que dicho cambio será progresivo, dejando abierta la posibilidad de que la industria automotriz pueda presentar vehículos automotores menos contaminantes. Ello despeja cualquier posibilidad de impactos adversos que puedan advertirse con la aprobación de la presente norma.

Finalmente, cabe dejar constancia que la creación de la Comisión de Trabajo Multisectorial y su funcionamiento no generará gasto ni implica modificación de las competencias de las entidades que conforman la administración estatal, dado su labor se enmarca en las ya establecidas, sin que implique crear más burocracia.

5. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 210/2016-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO LA PROMOCIÓN DEL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS MENOS CONTAMINANTE Y ENCARGA AL PODER EJECUTIVO LA ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UNA POLÍTICA PÚBLICA QUE PERMITA MEJORAR LA CALIDAD AMBIENTAL DEL PAÍS Y LA SALUD DE LA POBLACIÓN

Artículo 1. Objeto de la Ley

Declárase de interés público la promoción del uso de medios de transporte alternativos menos contaminante, con la finalidad de mejorar la calidad ambiental del país y la salud de la población.

Artículo 2. Política pública, plan de estímulos y programas de difusión para el uso de medios de transporte menos contaminantes

Encárgase al Poder Ejecutivo la formación de una Comisión de Trabajo Multisectorial integrada por el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de la Producción, con la finalidad de elaborar y proponer, en el marco de sus competencias y en el plazo de ciento veinte días (120) contados desde la vigencia de la presente Ley, una política pública sobre el cambio progresivo de matriz energética que permita el uso de medios de transporte alternativos menos contaminante, tales como vehículos eléctricos, híbridos, híbridos eléctricos, entre otros relacionados con el objeto de la presente Ley.

Dicha política pública debe considerar un plan de estímulos para la adquisición de los medios de transporte señalados en el párrafo precedente; programas educativos; acciones de difusión; así como la estrategia para su correspondiente ejecución.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. Derógase o modifíquense las normas que se opongan a la presente ley.

Lima 30 de noviembre de 2016.