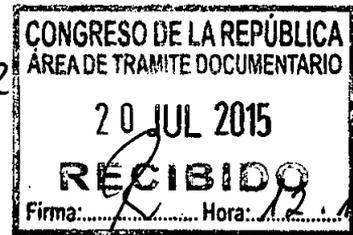




Proyecto de Ley Nº 4685/2014-CR



"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

La Congresista de la República que suscribe, Karla Melissa Schaefer Cuculiza, en el ejercicio del derecho de iniciativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, por intermedio del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE FOMENTA LA ADQUISICIÓN Y LA UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto fomentar la adquisición y la utilización de vehículos híbridos y eléctricos con el fin de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del país.

Artículo 2. Plan de incentivos tributarios

Encárgase al Ministerio de Economía y Finanzas en coordinación con los sectores pertinentes, el desarrollo de un plan de incentivos tributarios para la adquisición y utilización de vehículos híbridos y eléctricos, 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 presente ley.

Encárgase a la Presidencia del Consejo de Ministros disponer la ejecución de planes, programas y acciones de difusión y fomento de la utilización de medios de transporte ecológico, a fin de contribuir a mejorar la calidad de vida de la población.



"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

Artículo 3. Rendición de cuentas ante el Congreso de la República

La Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Energía y Minas, dan cuenta al Congreso de la República en el mes de junio de cada año, sobre el impacto de las medidas tomadas en el marco de la presente Ley.

Artículo 4. Normas administrativas

El Poder Ejecutivo dicta las normas administrativas pertinentes para la aplicación de la presente Ley en un plazo máximo de sesenta (60) días contados a partir del día siguiente de su publicación.

Junio, 2015.



[Handwritten signatures and names]

Karla M. Schaefer Cuculiza
Portavoz (s)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

MEDINA

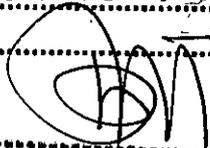
W. VALBUENA

SPADARO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ...10...de...Agosto...del 2015...

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 4685 para su
estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de
ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E
INTELIGENCIA FINANCIERA,
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES



HUGO FERNANDO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor(e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

La Constitución Política del Perú en su artículo 1, sanciona que la defensa de la persona humana es el fin supremo de la sociedad y del Estado. Asimismo, en su artículo 2 inciso 22), proclama el derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

Paralelamente, a través de su artículo 7 protege el derecho a la salud de toda persona, así como la del medio familiar y la de la comunidad. Y dispone, en su artículo 67, que el estado determina la política nacional del ambiente.

La Ley 28611, Ley General del Ambiente, es la norma ordenadora del marco normativo legal para la gestión ambiental en el Perú, estableciendo los principios y normas básicas para asegurar el efectivo ejercicio del derecho a un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, así como el cumplimiento del deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente y sus componentes, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población y lograr el desarrollo sostenible del país.

De igual manera, la Política Nacional del Ambiente, aprobada mediante Decreto Supremo 012-2009-MINAM, constituye la base para la conservación del ambiente, de modo tal que se propicie y asegure el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio ambiente que lo sustenta, siendo su objetivo, de conformidad con lo señalado en artículo 9 de la Ley 28611:

“...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.”¹

Mediante los Decretos Supremos 009-2012-MINAM y 004-2013-MINAM, se modificó el Decreto Supremo 047-2001-MTC que establece Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes para Vehículos Automotores que

¹ Tomado del Proyecto de Ley 4282/2014-CR, que propone implementar el Sistema de Retorno de Envases Usados, de la misma autora, Congresista Karla Schaefer Cuculiza.



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

circulen en la Red Vial, quedando clara la necesidad de coordinación entre ambos sectores para emitir las normas pertinentes, cuidando la salud de las personas.

En cuanto a la normatividad internacional, el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, aprobado en Montreal (1987) y el Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (1998)², llaman la atención sobre la necesidad de reducir progresivamente o eliminar gradualmente las deficiencias del mercado, los incentivos fiscales, las exenciones tributarias y arancelarias y las subvenciones que sean contrarias al objetivo de estos instrumentos, en todos los sectores emisores de gases de efecto invernadero; incluso los no contemplados en el Protocolo de Montreal en el sector transporte.

ANÁLISIS

El Perú, en setiembre de 2014, ratificó la Enmienda de Doha al Protocolo de Kioto sobre el cambio climático, adoptada en la 18 Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático del año 2012. Tal Enmienda establece un segundo período de compromisos y asegura la continuidad del Protocolo de Kioto para el período 2013 – 2020, a fin de continuar con la estabilización de emisiones de gases de efecto invernadero.³ Ello implica una serie de compromisos de país para mejorar el ambiente y la calidad de vida de la población.

En efecto, los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes de vehículos automotores constituyen un medio para regular y controlar tal vía de contaminación ambiental. Sin embargo, los efectos positivos todavía no son palpables en la calidad de vida de la gente que a diario, respira los gases tóxicos que afectan su salud a lo largo del día.

Como se sostiene en el Dictamen de la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología del Congreso de la República, sobre la propuesta Ley Marco de Cambio Climático, el Cuarto Informe del Panel

² La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático fue suscrita por el Perú en 1992 y posteriormente aprobada mediante Resolución Legislativa 26185; mientras que el Protocolo fue suscrito por nuestro país en 1997, aprobado por Resolución Legislativa 27824 y ratificado por Decreto Supremo 080-2002-RE, entrando en vigencia en el año 2005.

³ <http://www.cop20.pe/8517/peru-ratifica-enmienda-al-protocolo-de-kioto-sobre-el-cambio-climatico/>



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

Intergubernamental sobre la materia (IPCC) del año 2007, confirma que el calentamiento global de la superficie del planeta ha sido inducido por actividades humanas; específicamente, por el aumento de la concentración de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), como consecuencia del incremento de las actividades productivas y económicas a partir de la Revolución Industrial, y de la tendencia actual en los patrones mundiales de consumo y uso no sostenible de los recursos naturales, en especial de los combustibles fósiles.⁴

Asimismo, el Dictamen apunta que en su Quinto Informe del año 2013, el IPCC concluye que en los últimos años se ha incrementado la temperatura promedio en la atmósfera y en los océanos, elevándose además el nivel medio del mar por deshielos y expansión térmica, ha disminuido la extensión de hielo en los glaciares, y han aumentado las concentraciones de GEI en la atmósfera. El Informe concluye en que la influencia humana en la variación climática es inequívoca, y que se requiere reducir de manera drástica las emisiones para mantener, en el largo plazo, el incremento de la temperatura promedio por debajo de los 1.5°C o sin exceder, en todo caso, los 2°C. Las actuales manifestaciones del cambio climático ya se están produciendo con un incremento promedio de 0.8°C en relación a la era preindustrial.⁵

Como se aprecia, la necesidad de contribuir desde todos los sectores a reducir los niveles de emisión de gases contaminantes, es remarcable.

Legislación y experiencias comparadas

En el orden de ideas expuesto, distintos países de la Región han emitido diversas normas concernientes a fomentar una política de uso de vehículos de menor contaminación, dado su impacto directo en la vida diaria de la población.

En el caso de Chile, la Ley 20.259 del año 2008, estableció la rebaja transitoria del Impuesto a las Gasolinas Automotrices. En dicha Ley y en su Reglamento, se estableció una bonificación anual a los vehículos híbridos, entendidos estos como aquellos capaces de desplazarse utilizando como fuente de energía tanto un motor de combustión interna como un sistema de almacenamiento de energía eléctrica producida por el propio vehículo. Se dispuso también que la bonificación anual de los vehículos híbridos establecida en el artículo 4º de la ley N° 20.259

⁴ Dictamen recaído en los proyectos de Ley 3118/2013-CR, 3339/2013-CR, 3342/2013-CR, 3356/2013-CR, 3487/2014-CR y 3952/2014-CR, por el que se propone la Ley Marco de Cambio Climático. Aprobado el 17 de marzo de 2015.

⁵ Idem.



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

sería el equivalente al 100% del valor del permiso de circulación que se hubiere pagado por el año correspondiente, concediéndose durante el número de años que corresponda según el valor de venta del vehículo en conformidad a la escala establecida en la normatividad correspondiente.

En ese mismo año, México aprobó reformas al Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos para que queden exentos del mismo los automotores eléctricos e híbridos. Además, se estableció la creación de un gravamen sobre las emisiones de carbono adicional, a los automóviles del año 2009 en adelante.⁶

Tenemos también el ejemplo de Ecuador, que ha trabajado una Política Fiscal Verde, que comprende un impuesto a la contaminación vehicular, un Impuesto al Valor Agregado (IVA) e Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) diferenciado para vehículos híbridos, el mejoramiento de la calidad de los combustibles, un plan de renovación de vehículos de transporte público y un impuesto redimible a las botellas plásticas.⁷

En Honduras, el Reglamento de la Ley de Fortalecimiento de los Ingresos, Equidad Social y Racionalización del Gasto Público, aprobado por Acuerdo 1121-2010 de 28 de julio de ese año, dispone los vehículos nuevos producidos o fabricados en el país, o bien importados a su territorio, son gravados de manera específica por el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), quedando exentos del pago de dicho impuesto, los vehículos híbridos que combinen el uso de combustible y electricidad, y los vehículos que usen combustibles alternativos a los fósiles.

En Panamá, la Ley 69 del año 2012 establece incentivos fiscales a la importación de autos híbridos. Así, los vehículos automotores para el transporte de personas, eléctricos o híbridos, están exentos del valor del CIF (costo de seguro y flete) hasta el 31 de diciembre de 2017, y a partir del año 2018 pagarán el 5% del mismo. Mientras que para el ingreso de los autos convencionales se paga el 25% del impuesto.

En Costa Rica, en el año 2013 se expide un decreto del Poder Ejecutivo por el que se baja del 15% al 10% el ISC por autos híbridos.

En Paraguay, la Ley 5.182 de mayo de 2014, modifica la Ley de incentivos a la importación de vehículos eléctricos, con el siguiente articulado:

⁶ <http://www.oem.com.mx/esto/notas/n949191.htm>

⁷ PPT: "Ecuador: Política Fiscal Verde". CEPAL, marzo 2013.



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

"Artículo 1. Modifícanse los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Ley N° 4.601/12 "De incentivos a la Importación de Vehículos Eléctricos", cuyos textos quedan redactados de la siguiente manera:

'Art. 1.- Queda exonerado del pago del Impuesto Aduanero a la Importación y del Impuesto al Valor Agregado (IVA), la importación para el mercado nacional de vehículos eléctricos y vehículos híbridos nuevos.

El presente beneficio tendrá una duración de diez años, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

Art. 2.- Se entiende por vehículo eléctrico a los efectos de esta ley, todo vehículo de transporte terrestre de uso personal y/o colectivo, impulsado por un motor a corriente eléctrica, sea este nuevo. Se incluye en esta ley también a los motores híbridos que poseen como una de sus fuentes a la energía eléctrica.

(...)"

En Uruguay, se expide en enero de este año un decreto del Poder Ejecutivo, por el que se modifica la Tasa Global Arancelaria que tributa el ítem referente a autos con motor de propulsión eléctrica exclusivamente, a fin que tributen 0% de dicha tasa por un plazo de dos años. En los considerandos de dicho decreto, se lee: "que la Política Energética Nacional vigente incluye sus definiciones estratégicas la conveniencia de promover tecnologías más eficientes y más amigables ambientalmente para el sector transporte y en particular la promoción de vehículos híbridos y eléctricos."

Impacto nacional

De acuerdo a información proporcionada a diciembre de 2014, el Perú ha incrementado su parque automotor en 63% en un lapso de diez años, al pasar de 1.3 millones de unidades a 2.2 millones, según el documento estadístico Parque Vehicular en la Comunidad Andina 2004-2013.⁸

⁸ <http://gestion.pe/economia/parque-vehicular-peru-se-incremento-63-ultimos-10-anos-2118060>



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

Teniendo presente estos datos, recogemos información de ese mismo mes por el que la Fundación Transitemos⁹ sostenía que en los próximos diez años, el Perú podría reducir en cinco toneladas métricas la emisión anual de CO₂ (dióxido de carbono) si adoptase un conjunto de medidas, como modernizar el parque automotor y masificar el uso del gas natural vehicular (GNV). En el campo de la modernización del parque automotor, se señaló la necesidad de otorgar incentivos tributarios –como la reducción del Impuesto Selectivo al Consumo- a la importación y compra de vehículos a GNV, híbridos y eléctricos, a diferencia de los que emiten CO₂, producto de la combustión de motores que usan derivados del petróleo.

En una Tesis para obtener el grado de Ingeniero Mecánico en la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP)¹⁰, se realizan las siguientes definiciones que nos resultan de utilidad para la presente propuesta:

“Los vehículos híbridos eléctricos son vehículos que tienen dos o más fuentes de energía para ser impulsados, usualmente se utiliza un motor eléctrico y además un motor de combustión interna. Estos vehículos se caracterizan por ahorrar energía y tener un bajo nivel de emisiones, en comparación con un vehículo convencional. Se llama vehículo convencional a aquel vehículo que utiliza un motor de combustión interna para propulsarse, alimentados por combustibles fósiles. En el HEV el motor de combustión interna permite recorrer largas distancias, mientras que el motor eléctrico aumenta la eficiencia y permite el ahorro de combustibles fósiles, ya que regenera energía durante el tiempo de frenado y almacena la energía que se genera en exceso en el MCI (Motor de Combustión Interna) durante el tiempo que el vehículo está detenido, posteriormente esta energía almacenada es utilizada por el motor eléctrico para propulsar el vehículo.”

Posteriormente, se señala:

“Los vehículos eléctricos no cuentan con un motor de combustión interna, la propulsión del vehículo es lograda por uno o hasta cuatro motores eléctricos. Es un vehículo de cero emisiones (ZEV). Es necesario recargar las baterías por medio de la red eléctrica o por medio de infraestructura

⁹ <http://www.andina.com.pe>

¹⁰ Zúñiga Larco, Víctor Andrés, *Propuesta de las características técnicas de un vehículo eléctrico para uso privado en Lima Metropolitana*, PUCP, octubre 2014.

dedicada; es decir, grifos de electricidad. En este tipo de vehículo también se puede cargar las baterías por medio del frenado regenerativo."

En el mismo trabajo se sostiene que: "Las emisiones de un vehículo pueden dividirse en dos; contaminantes del aire, los cuales producen smog, neblina y problemas de salud; y gases de efecto invernadero, los cuales son el dióxido de carbono (CO₂) y el metano (CH₄). Los gases de CO₂, emitidos luego de la combustión del MCI, son los principales causantes del efecto invernadero. Los HEV, PHEV y VE, emiten menor cantidad de CO₂. El Departamento de Energía de Estados Unidos realizó un estudio para determinar la cantidad de CO₂ emitido por los vehículos antes mencionados, en un viaje de 100 millas, lo que equivale a 160 kilómetros. Los resultados obtenidos por el Departamento de Energía de Estados Unidos se dan en unidades del sistema inglés (libras), por lo cual se realiza la conversión al sistema internacional (kilogramo)."

Las referencias que se hacen conciernen a los 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 vehículo:

Tipo de vehículo	Cantidad de CO ₂ emitido
Convencional	39,5 kg.
Híbrido eléctrico	25,8 kg.
Eléctrico	24,5 kg.

Como consideración a la tabla, el investigador apunta que: "...los vehículos eléctricos no emiten CO₂ directamente, ya que no cuentan con un motor de combustión interna. En la tabla anterior se muestra la cantidad de CO₂ que se ha emitido, para poder generar la energía eléctrica necesaria para cargar las baterías que alimentan al motor eléctrico del EV."

Es de tener presente que en el Perú se aprobó la Política Energética Nacional 2010 – 2040, mediante Decreto Supremo 064-2010-EM, teniendo como uno de sus objetivos desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de desarrollo sostenible. Y posteriormente, en noviembre de 2014, el Ministerio de Energía y Minas presentó



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

el Plan Energético Nacional 2014 – 2025, en el que se contempla que, para el caso del sector Transporte, se necesita el desarrollo de 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 país.

En el documento de trabajo presentado a propósito del citado Plan, se lee además que se estima que en el 2025 las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el consumo final de la energía en los diferentes sectores, fluctuaría entre 81 mil y 92 mil Giga Gramo de dióxido de carbono equivalente (Gg de CO₂ eq), valores inferiores entre 15 % y 10%, respectivamente, a lo que habría resultado sin la aplicación de medidas de eficiencia energética en los sectores residencial, servicios, industria y transporte. De otro lado, en el año 2025 las emisiones generadas por el proceso de transformación de la energía fluctuarían entre 41 mil y 51 mil Gg de CO₂ eq.

Desde la perspectiva del sector energético –dice el documento de trabajo- se considera que las medidas aplicadas para lograr las reducciones de emisiones se intensificarán en la década siguiente y sin duda incorporarán:

- Incremento en las inversiones para intensificar la exploración de recursos energéticos y el desarrollo de infraestructuras de producción y transporte.
- Eficiencia en el uso de la energía en general y de la electricidad en particular.
- Aumento de la eficiencia en el sector residencial, industrial y transportes vehicular, principalmente.¹¹

En este sentido, vale la pena revisar el artículo periodístico publicado el 23 de enero de este año por el diario Perú 21:

"El nivel de contaminación medioambiental es cada vez más fuerte en nuestro país y entre las causas más influyentes se encuentran las malas condiciones y antigüedad del parque automotor, que no se renueva con la misma velocidad con la que ingresan modelos nuevos. Ante esta situación, los vehículos híbridos se presentan como una opción; estos combinan un motor eléctrico con uno de combustión para reducir los gases contaminantes gracias a su bajo consumo.

¹¹ www.minem.gob.pe



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

Los sistemas híbridos permiten recoger y utilizar nuevamente la energía cinética en el frenado. Esto hace que los vehículos tengan un alto nivel de rendimiento a comparación de los autos convencionales, en especial en carreteras con mayor tránsito, como sucede en nuestro país.

También producen menos ruido que un motor de gasolina, sin necesidad de perder más potencia, además de que existe la posibilidad de usarlo en modo solo eléctrico (en algunos casos), con lo que se ahorra combustible en especial en recorridos cortos y así se puede evitar que el motor de combustión se desgaste. Las reparaciones vienen a ser menos costosas por el tiempo de vida de sus componentes. Además, el servicio que se le da a un auto híbrido tampoco requiere de mucha sofisticación, debido a que el mantenimiento que se le da a un motor eléctrico es similar al que se le puede dar a un artefacto del hogar. Donde sí se necesita un servicio posventa es en el motor de gasolina, debido a que cada 5 mil kilómetros se le realiza su mantenimiento respectivo, pero de igual manera su desgaste alterna de un propulsor a otro.

A nivel global, la introducción de los vehículos híbridos ha sido sumamente favorable, en especial en países como Japón, Estados Unidos o gran parte de Europa. Sin embargo, en el Perú la aceptación todavía no ha sido muy fuerte, sobre todo por su alto costo con respecto a modelos que por sus bondades ofrecen algo similar (potencia, equipamiento, diseño). Otro factor importante es que no existe mayor conciencia sobre el medio ambiente en el país, donde hay calles en mal estado, sucias, etc.

En los mercados desarrollados, donde los híbridos han tenido una muy buena aceptación, hubo un incentivo por parte del Gobierno en términos tributarios. ¿En qué consiste este estímulo? El pago del impuesto por la compra de esta unidad ingresaba directamente como parte de pago a la renta anual. En el Perú, estas unidades compiten de igual forma con cualquier vehículo nuevo, ya que evitan el pago de arancel por importación."

Para mayor información, en una publicación de la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía¹², puede encontrarse un artículo relativo a que la Empresa de Distribución Eléctrica de Lima Norte S.A.A (Edelnor) ha presentado en el Perú el i-MiEV, auto 100% eléctrico que puede desarrollar una velocidad de hasta 130 km. por hora, con una autonomía estimada de hasta 150 km. Según la nota, basta

¹² Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía. *El sector minero energético y el cambio climático*. Lima, noviembre 2014.



*"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"*

enchufar el auto y recargarlo por un lapso de 7 horas. Además se puede saber en tiempo real el estado de consumo de la energía de sus baterías cuya vida útil es superior a los 10 años.

Se ha estimado –prosigue el artículo- que con dos nuevos soles el vehículo puede recorrer 40 km., permitiendo un gran ahorro al usuario.

Se afirma que la mayor ventaja del auto eléctrico es que no genera emisiones ni ruidos. De esta manera, se sostiene, es amigable con el medio ambiente y constituye una alternativa para luchar contra los efectos del cambio climático.

Existen, entonces, los elementos de consideración social, sanitaria y económica enmarcados en una perspectiva de desarrollo, que permiten tener en cuenta la necesidad de establecer una política desde el Poder Ejecutivo, que fomente –entre otros temas conexos- la adquisición y la utilización de medios de transporte no contaminantes o menos contaminantes que la mayoría de los que circulan actualmente en el país, como los vehículos híbridos y eléctricos, con el fin de contribuir a la mejora de nuestra calidad ambiental, con las positivas consecuencias que se desprenden de tales medidas.

Al ser una tarea que corresponde al Poder Ejecutivo, es que se considera necesario encargarle legalmente la adopción de las normas y la ejecución de las acciones que se requieran para concretar incentivos tributarios destinados a la materia, en el marco de la política fiscal con la que cuenta el país.

Finalmente, se prevé que la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Energía y Minas, den cuenta al Congreso de la República en el mes de junio de cada año, sobre el impacto de las medidas tomadas en el marco de la presente iniciativa. Se propone el mes de junio, en virtud del Día Mundial del Medio Ambiente, que fuera establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas a través de la Resolución XXVII, disponiéndose que se celebre tal efeméride el día 5 del mencionado mes, de cada año.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La presente propuesta legislativa complementa la normatividad nacional, remarcando la necesidad de establecer un plan de incentivos tributarios para la adquisición y utilización de vehículos híbridos y eléctricos, en concordancia con la legislación ambiental y energética vigente.

Asimismo, se encarga a la Presidencia del Consejo de Ministros disponer la ejecución de planes, programas y acciones de difusión y fomento de la utilización de medios de transporte ecológico, a fin de contribuir a mejorar la calidad de vida de la población.

Se dispone también, la rendición de cuentas ante el Congreso de la República de manera anual, por parte del Poder Ejecutivo, respecto de los avances alcanzados sobre la materia.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

Los involucrados en la propuesta legislativa y los efectos que tendría sobre estos, de aprobarse, se presentan en el cuadro siguiente:

Involucrados	Efectos directos ¹³	Efectos indirectos ¹⁴
El Poder Ejecutivo	<p>La medida permitirá que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Cuento con el amparo legal necesario para que se emitan las normas correspondientes y se tomen las acciones respectivas, a fin de fomentar la adquisición y la utilización de vehículos híbridos y eléctricos con el fin de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del país. ○ Elabore un plan de incentivos tributarios para el efecto. ○ Difunda los efectos positivos de la utilización de vehículos ecológicos para el ambiente y la salud de la población. ○ Rinda cuentas ante el Congreso de la República, en el marco del Día Mundial del Medio Ambiente, sobre los avances en la materia. 	<p>La aplicación de la medida traerá como efecto que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Se cuente con una política de incentivos tributarios para la adquisición y uso de vehículos híbridos y eléctricos, en aras de la contribución a la descontaminación ambiental. ○ Se fomente una cultura de cuidado del ambiente y la salud, desde el punto de vista del transporte. ○ Se cuente con la información completa y adecuada sobre la materia, como parte de los insumos para la toma de decisiones, destinadas a la planificación del desarrollo. ○ Se contribuya con la renovación del parque automotor del país.
La población	<p>La medida permitirá que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Tenga mayores oportunidades para la adquisición y uso de vehículos ecológicos. ○ Cuento con la información necesaria sobre el tema. 	<p>La aplicación de la medida traerá como efecto que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pueda evaluar la posibilidad de adquirir y utilizar vehículos ecológicos. ○ Pueda usar un transporte privado o público con mayor seguridad frente al cuidado ambiental y su salud. ○ Vea salvaguardados sus derechos a

¹³ Aquellos inmediatamente derivados de la propuesta.

¹⁴ Aquellos inmediatamente derivados de los efectos de la propuesta

		la salud y a la calidad de vida a través de un ambiente más limpio, tanto de gases tóxicos como de contaminación sonora.
Las empresas	<p>La medida permitirá que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Cuenten con medidas concretas para ofrecer estos vehículos, sea para transporte personal o público, a precios razonables. 	<p>La aplicación de la medida traerá como efecto que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ El parque automotor pueda verse renovado paulatinamente.