



PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1194

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
12 FEB 2018
RECIBIDO

41910

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
06 FEB 2018
RECIBIDO
Firma Hora

Lima, 05 FEB. 2018

OFICIO N° 298 -2018-MTC/01

Señor
ROY ERNESTO VENTURA ÁNGEL
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República
Lima.-

Asunto : Opinión sobre Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, "Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento"

Ref. : Oficio N° 689-2017-2018-CTC/CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación al documento de referencia, mediante el cual su despacho solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, "Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento"

Sobre el particular, para su conocimiento y fines, se adjuntan las fotocopias del Informe N° 1039-2017-MTC/15.01 de la Dirección de Regulación y Normatividad de la Dirección General de Transporte Terrestre, del Informe Técnico Legal N° 003-2018-MTC/16.NYC.LMML de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales y del Informe N° 184-2018-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, a través de los cuales se desarrolla la opinión solicitada.

Es propicia la oportunidad, para expresar a usted los sentimientos de mi consideración y estima.

Atentamente,

.....
BRUNO GIUFFRA MONTEVERDE
Ministro de Transportes y Comunicaciones

V/A



PERÚ

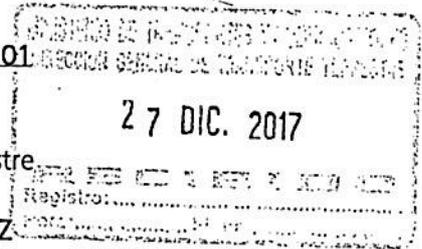
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Transporte Terrestre

«Año del Buen Servicio al Ciudadano»

INFORME N° 1039 -2017-MTC/15.01



A : PAÚL ENRIQUE CONCHA REVILLA
 Director General de Transporte Terrestre

De : SCENZA GISELLA LAMARCA SÁNCHEZ
 Directora de Regulación y Normatividad

Asunto : Proyecto de Ley Nro. 2182/2017-CR, «Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento».

Referencia : Informe N° 4341-2017-MTC/08 (E-330296-2017)

Fecha : Lima, 21 DIC. 2017

Es grato dirigirnos a usted, a fin de dar atención al documento de la referencia bajo los siguientes términos:

1. ANTECEDENTES

A través del Informe N° 4341-2017-MTC/08, la Oficina General de Asesoría Jurídica solicitó al Viceministerio de Transportes remitir opinión del sector respecto al Proyecto de Ley de Nro. 2182/2016-CR, «Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento».

En esa línea, mediante el Memorandum N° 4115-2017-MTC/02.ALMCGS el Viceministerio de Transportes requirió a la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) emitir opinión sobre el mencionado proyecto.

2. OBJETO

Brindar opinión sobre las disposiciones propuestas en el Proyecto de Ley Nro. 2182/2017-CR con ajuste a las competencias de la DGTT.

3. ANÁLISIS LEGAL

Sobre la competencia de la Dirección General de Transporte Terrestre para atender la consulta formulada



3.1. El artículo 16 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante, el MTC, asume competencia normativa para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la normativa vigente. Asimismo, debe velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.



- 3.2. Asimismo, de manera específica, el Texto Único y Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, (en adelante, el Código de Tránsito) prevé que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene la competencia para interpretar los principios del tránsito terrestre definidos en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y dicho Reglamento, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.
- 3.3. Por otro lado, el artículo 66 del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del MTC, señala que la DGTT es el órgano de línea de ámbito nacional encargado de normar el transporte y tránsito terrestre, regular y autorizar la prestación de servicios de transporte terrestre por carretera y servicios complementarios.
- 3.4. En ese sentido, según el literal g) del artículo 69 del ROF del MTC, la Dirección de Regulación y Normatividad, unidad orgánica perteneciente a la DGTT, tiene la función de atender consultas de carácter técnico normativo en materia de transporte y tránsito terrestre, función que incluye emitir opiniones legales respecto a proyectos de ley relacionados con el sector de Transporte Terrestre¹.

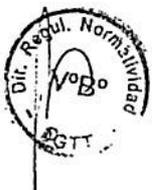
Sobre el Proyecto de Ley de Nro. 2182/2016-CR, «Ley que declara de Interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento»

- 3.5. El Proyecto de Ley Nro. 2182/2016-CR,¹ titulado: «Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento» cuenta con un artículo único bajo el siguiente texto:

*«Artículo Único. Declaración de necesidad pública e interés nacional
Declarase de necesidad pública e interés nacional el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos autónomos en el país». (Énfasis añadido)*

- 3.6. Estando a ello, consideramos pertinente tomar en cuenta los siguientes elementos:

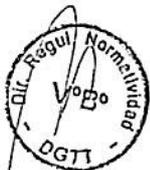
- Que la propuesta se ha redactado a manera de una norma de «declaración interés nacional y necesidad pública».
- Que la propuesta propone fomentar y promover el uso de vehículos híbrido-eléctricos autónomos en el país.



¹ Esta Interpretación armoniza con lo dispuesto por el numeral 76.1 del artículo 76 de la LPAG, que recoge el Criterio de colaboración, del modo siguiente: «Artículo 76.- Colaboración entre entidades. 76.1. Las relaciones entre las entidades se rigen por el criterio de colaboración, sin que ello importe renuncia a la competencia propia señalada por ley. [...]». A propósito del criterio de colaboración, SANTAMARÍA PASTOR, señala que con la «distribución de funciones y potestades entre las administraciones públicas y los órganos que las componen se cubre una primera y muy importante etapa en el proceso de estructuración del sistema administrativo.» Citado por MORÓN URBINA, Juan Carlos. *Comentarios a la Ley del Procedimiento administrativo General*. Gaceta Jurídica, Perú, p. 336.



- 3.7. Respecto al primero punto, la propuesta legislativa, de acuerdo a su Exposición de Motivos, se describe así misma como una iniciativa de naturaleza declarativa, que no contendría orden mandatorio, reglas de conducta ni establecería sanciones, sino que establecería fines u objetivos.
- 3.8. En esa línea, como parte del sustento de la propuesta, la Exposición de Motivos al hacer referencia a su carácter declarativo indica que: *«(...) es una declaración del Parlamento sobre la necesidad de atención para priorizar, dar atención principal o agendar en el sector pertinente la construcción de una obra de infraestructura, protección de un bien cultural, necesidad de expropiación de un bien inmueble para determinada obra, etc. Pero dicha norma no es ejecutiva sino declarativa y está sujeta a la disposición del Poder Ejecutivo en su aplicación o no, en la medida que dicha ejecución conlleva gastos al erario en su aplicación. Así entonces, estas leyes declarativas no deben confundirse con leyes que crean o implican iniciativa de gasto, algo que muchas entidades del Estado en sus opiniones han interpretado de forma errónea».*
- 3.9. De este modo, conviene mencionar que las normas que declaran un proyecto o actividad bajo la categoría «interés nacional» y «necesidad pública», son empleadas en el ordenamiento jurídico para habilitar al Estado a tomar decisiones que incidan sobre determinados derechos fundamentales, así como a establecer obligaciones que el Estado deberá cumplir, por resultar de atención prioritaria a fin de beneficiar a la colectividad².
- 3.10. Adicionalmente a ello, es importante precisar que el efecto de la declaración de «interés nacional» y «necesidad pública» varía dependiendo del dispositivo legal donde se encuentre contenida, por ejemplo el caso de la habilitación de la facultad expropiatoria del Estado, que se reserva exclusivamente a las leyes, o el caso de las medidas extraordinarias en materia económica y financiera que solo son posibles de implementar vía decretos de urgencia.
- 3.11. Sobre el particular, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos a través de la Dirección General de Ordenamiento Jurídico, se ha pronunciado sobre los efectos de las normas que declaran de «interés nacional» y «necesidad pública» un determinado proyecto o una actividad en concreto, advirtiendo que estas se orientarían a que el Estado cumpla una serie de obligaciones que devienen en resultados de carácter cuantitativo y cualitativo. Los primeros implicarían, que para la ejecución de las prestaciones estatales resultaría necesario que se autorice una transferencia de partida presupuestal para el sector correspondiente; mientras que con relación al segundo punto, este se relaciona a procurar mejorar progresivamente la calidad de vida de los ciudadanos³.



² Estos conceptos son considerados por la doctrina como conceptos jurídicos indeterminados. TAMAYO YAÑEZ, Sergio. Conceptos jurídicos indeterminados e interpretación constitucional. Lima, ARA Editores E.I.R.L. 2009. Pág. 40. El citado autor, nos ofrece las siguientes referencias doctrinales: para García de Enterría «son conceptos en los que la medida concreta para la aplicación de los mismos en un caso particular no nos la resuelve o determina con exactitud la propia Ley que los ha creado y de cuya aplicación se trata», para García Trevijano «se aplican según las circunstancias del lugar y del momento», para Henke «son aquellos elementos legales cuyo contenido sólo queda fijado con exactitud a través de la concreción judicial», para English «es un concepto cuyo contenido y alcance es en gran medida incierto» Por otro lado, para Bacigalupo «en estos casos la decisión sobre la aplicación del concepto que proceda la ha de adoptar el propio aplicador (la Administración) con arreglo a criterios necesariamente ajenos al concepto (criterios extrasemánticos) y, por ende, conforme a criterios extrajurídicos».

³ Informe legal N.º 036-2013-JUS/DNAJ, de fecha 10 de abril de 2013, conclusión (ix).



«Año del Buen Servicio al Ciudadano»

- 3.12. Así, es posible señalar que el efecto práctico de las declaraciones de «interés nacional» y «necesidad pública»⁴ en dispositivos normativos de rango legal, que no tienen por objeto alcanzar las habilitaciones establecidas en la Constitución, se dirigen a generar obligaciones para el Estado (en el caso de normas con rango de ley) o para un sector específico (en el caso de los decretos supremos u otras disposiciones de rango infra legal), cuyo propósito es atender el interés general, para lo cual se podrá necesitar de transferencias o ajustes presupuestales.
- 3.13. En ese contexto, compartimos la idea del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, en función a que dada las consecuencias de la inclusión de las categorías de «interés nacional» y «necesidad pública» en normas con rango de ley, ellas no debería emanar de una actuación arbitraria, sino, por el contrario, de una actuación debidamente amparada en criterios técnicos y jurídicos a ser plasmados en la respectiva exposición de motivos⁵. De esta forma, sin perjuicio del carácter declarativo del proyecto de ley, no se debe dejar de tomar en cuenta que a través de dicha inclusión se estaría buscando generar una determinada obligación para el Estado.
- 3.14. En otro extremo, sobre la materia objeto de la mencionada declaración de «interés nacional y necesidad pública», se advierte que ella consistiría en fomentar y promover el uso de vehículos híbrido-eléctricos autónomos en el país, lo que supone un análisis más profundo de cara a los principios y normas que regulan el transporte terrestre.

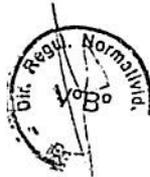
Sobre la declaración de interés nacional y necesidad pública el «fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento»

- 3.15. Para empezar, si bien el título de la propuesta (Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento) hace referencia a los equipos surtidores necesarios para el funcionamiento, dicha precisión no fue incluida en la redacción del artículo único que compone el proyecto legislativo, razón por la cual consideramos que ese extremo debería revisarse.
- 3.16. Por otro lado, no es posible desconocer que el empleo de vehículos eléctricos (EVs en adelante, por su acrónimo en inglés) e híbridos enchufables⁶ (PHEV), posee gran potencial para reducir significativamente el consumo de combustibles fósiles, lo cual también revierte en el ahorro de divisas en la importación de combustibles,

⁴ Asimismo, estas declaraciones se pueden efectuar mediante otras calificaciones, como prioridad nacional, urgencia nacional, interés prioritario, entre otros.

⁵ Siguiendo esa lógica, previamente a la expedición del dispositivo que incluya las categorías jurídicas materia de análisis, convendría, como lo ha señalado el Ministerio de Justicia, se debe atender a determinados criterios, como los que el Tribunal Constitucional ha planteado en su sentencia recaída en el Expediente N° 0008-2003-AI/TC, cuando analiza los elementos que anteceden a la expedición de un decreto de urgencia, entre ellos: i) debe regular materias que guarden relación con la situación que se trata de afrontar, ii) debe regular materias que por su contenido modifiquen de manera instantánea la situación jurídica existente, iii) debe existir una vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes, iii) debe surgir del contenido mismo del Decreto de Urgencia, las medidas extraordinarias, así como los beneficios que su aplicación produzca.

⁶ También existe otro tipo de vehículos híbridos no enchufables, que no requieren de suministro eléctrico.





«Año del Buen Servicio al Ciudadano»

reducción de emisiones vehiculares en general, derivando en muchos otros beneficios en la salud.

3.17. Tal es así que respecto a la formulación de medidas de fomento y promoción del uso de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables, cabe indicar que ello fue materia de estudio por la DGTT, como se observa en el documento denominado: «Hoja de Ruta para impulsar el uso de vehículos eléctricos» que definió preliminarmente ciertos lineamientos que deberían considerarse a fin de incrementar el potencial y penetración en estos vehículos en el mercado automotriz, para lo cual deberán certificarse como absolutamente seguros, volverse económicamente más competitivos y en consecuencia, satisfacer las expectativas y necesidades del usuario.

3.18. En ese contexto, la promoción del uso de vehículos eléctricos e híbridos enchufables se encuentra alineada directamente con las políticas establecidas por diversos sectores, en especial con el Ministerio del Ambiente (MINAM), Ministerio de Energía y Minas (MINEM) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), siendo necesario adicionalmente contar con el apoyo del sector Economía y Finanzas.

3.19. Asimismo, establecer medidas de fomento a favor de la promoción del uso de vehículos eléctricos e híbridos permitirá cumplir diversos objetivos plasmados en compromisos internacionales, políticas nacionales, leyes y disposiciones reglamentarias, a saber:

- Política Energética del Perú (2010 - 2040)
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181
- Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, Ley N° 27345
- Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, aprobado por Decreto Supremo N° 053-2007-EM, Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía.
- Política Nacional del Ambiente.
- Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático
- Acciones Nacionales Apropriadas de Mitigación (NAMA) en Transporte

3.20. Dentro de las acciones que se consideran de conveniente implementación para facilitar la incorporación masiva de vehículos eléctricos e híbridos en el país, y que a modo de ejemplo se señalaron en el mencionado documento, tenemos:



Acciones	Sector/Nivel de gobierno
Reducción o eliminación de aranceles a vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV) y componentes.	Economía y finanzas
Atención para la instalación de establecimientos residenciales y públicos de carga (playas y electrolineras).	Energía
Facilidades comerciales, técnicas y administrativas para clientes que soliciten instalar cargadores de EV/PHEV a nivel residencial, comercial o industrial en concordancia con el Reglamento Nacional de Edificaciones.	Energía, Construcción y saneamiento, Gobiernos locales



«Año del Buen Servicio al Ciudadano»

Creación de un grupo de trabajo multisectorial para promover la incorporación y operación de vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV) en el transporte terrestre.	Transportes, energía y ambiente
Incorporación de requisitos técnicos generales para vehículos eléctricos (EV), híbridos (HEV) o híbridos enchufables (PHEV).	Transportes
Incorporación en la Clasificación Vehicular de vehículos eléctricos (EV), híbridos (HEV) o híbridos enchufables (PHEV).	Transportes
Actualización de la norma legal de los Centros de Inspecciones Técnicas Vehiculares considerando la inspección de vehículos híbridos y eléctricos así como la acreditación en capacitación del personal técnico.	Transportes
Creación de normas en materia de etiquetado vehicular, eficiencia energética y su implementación.	Energía y ambiente.
Tarifa diferenciada en impuestos al patrimonio vehicular en los próximos diez años. EV: exonerados, PHEV: 50% de descuento.	Economía y finanzas, y Gobiernos locales
Cobro diferenciado en playas de estacionamiento de vehículos en espacios públicos. EV: 50% de descuento, PHEV: 25% de descuento.	Gobiernos locales
Creación de Centros de Chatarreo Vehicular para la renovación de vehículos eléctricos mediante un bono económico para el pago de la cuota inicial o financiamiento.	Economía y finanzas, Transportes, Ambiente y Energía
Reducción del pago del peaje para vehículos eléctricos (EV), híbridos (HEV) o híbridos enchufables (PHEV).	Transportes y Gobiernos locales

3.21. Teniendo en cuenta lo anterior, es importante reconocer que las medidas recomendadas se focalizan en fomentar el ingreso de vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV) al territorio nacional, enfoque que consideramos debería mantenerse en la propuesta elaborada por el legislativo.

3.22. En ese sentido, dado que el proyecto normativo es perfectible, recomendamos reformular el texto del artículo único de la propuesta, en base a las consideraciones mencionadas en el presente informe, lo que permitirá entre otros puntos, delimitar de mejor manera su alcance así como adquirir mayor precisión respecto a los términos técnicos empleados para vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV).

3.23. En efecto, la redacción que mantiene hoy en día el proyecto de ley no aborda la real dimensión de la problemática sobre la necesidad de fomentar la incorporación de vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV) al mercado automotriz.

3.24. Por último, es necesario mencionar, que sin perjuicio de la necesidad de actualizar los requisitos técnicos vehiculares establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC actualmente no existen impedimentos o barreras para el ingreso de vehículos eléctricos e híbridos al





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

«Año del Buen Servicio al Ciudadano»

país, situación que permite evidenciar que las medidas que se propongan implementar deberán orientarse hacia el fomento de su incorporación al parque automotor.

4. CONCLUSIONES

- 4.1. No es posible desconocer los beneficios que podría generar el empleo de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, para lo cual se requiere en principio fomentar su incorporación al mercado nacional de automóviles, a través de medidas de carácter intersectorial, como las descritas en el presente informe.
- 4.2. De este modo, sin perjuicio de los efectos prácticos que puedan tener las normas de declaración de «interés nacional» y «necesidad pública» en dispositivos normativos de rango legal, que no tienen por objeto alcanzar las habilitaciones establecidas en la Constitución, la propuesta debería tomar en cuenta las consideraciones necesarias a fin de delimitar de mejor manera su alcance, así como adquirir mayor precisión respecto a los términos técnicos empleados para vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV).

5. RECOMENDACIÓN

- 5.1. Elevar el presente informe al despacho Viceministerial, señalando que se considera con observaciones.

Conformidad del Informe

<p>Informe elaborado por:</p>  <p>Manuel Alberto Patino Muñoz Dirección de Regulación y Normatividad DGTT-MTC</p>	<p>Sr. Director: Doy conformidad al presente Informe N° 1039-2017-MTC/15.01</p>  <p>Scelza Gisella Lamarea Sánchez Directora Dirección de Regulación y Normatividad</p>
--	---



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Asuntos
Socio Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y Reconciliación Nacional"

INFORME TECNICO LEGAL N° 003-2018-MTC/16.NYC.LMML

A : DRA. MIRIAN MARIBEL MORALES CORDOVA
Directora General de Asuntos Socio Ambientales

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, Ley que declara de Interés Nacional y Necesidad Pública el Fomento y Promoción del Uso de Vehículos Híbrido – Eléctricos y de Equipos Surtidores necesarios para su funcionamiento.

REFERENCIA : a) Memorándum N° 032-2018-MTC/02.AL.MCGS
b) Oficio N° 689-2017-2018-CTC/CR, Hoja de Ruta N° E-330296-2017.

FECHA : Lima, 10 de enero de 2018.

Tengo a bien dirigirme a usted con relación al asunto y a la referencia indicada, a fin de manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante el documento de la referencia a) el Despacho Viceministerial de Transportes derivó a la DGASA el Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, "*Ley que declara de Interés Nacional y Necesidad Pública el Fomento y Promoción del Uso de Vehículos Híbrido – Eléctricos y de Equipos Surtidores necesarios para su funcionamiento*".
- 1.2 Mediante Informe N° 064-2018-MTC/08, la Oficina General de Asesoría Jurídica, solicita que la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales – DGASA, emita opinión respecto del citado Proyecto de Ley, por tratarse de un tema vinculado a las competencias de dicha unidad orgánica.

Precisa además que, el referido Proyecto de Ley cuenta con opinión de la Dirección General de Transporte Terrestre, adjuntando el Memorando N° 2638-2017-MTC/15, y el Informe N° 1039-2017-MTC/15.01 de la Dirección de Regulación y Normatividad.

- 1.3 Mediante, Oficio N° 689-2017-2018-CTC/CR, presentado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, se remite el Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, "*Ley que declara de Interés Nacional y Necesidad Pública el Fomento y Promoción del Uso de Vehículos Híbrido – Eléctricos y de Equipos Surtidores necesarios para su funcionamiento*".





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y Reconciliación Nacional"

II. BASE LEGAL

- 2.1 Constitución Política del Perú.
- 2.2 Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.
- 2.3 Decreto Supremo N° 012-2009-MINAM, que aprueba la Política Nacional del Ambiente.

III. ANÁLISIS

A continuación se procede a analizar la propuesta legislativa en el marco de las funciones que la DGASA ejerce como autoridad ambiental del Sector Transportes, encargada de velar por el cumplimiento de las normas socio-ambientales, con el fin de asegurar la viabilidad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte; conforme a lo establecido en el artículo 73° del Reglamento de Organización y Funciones – ROF del MTC, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC.

3.1.1 Sobre lo indicado por la Dirección General de Transporte Terrestre - DGTT

Es necesario precisar que, la DGTT ha emitido pronunciamiento sobre el mismo proyecto de ley, mediante Informe N° 1039-2017-MTC/15.01, en el cual manifiesta que la misma presenta OBSERVACIONES.

Dicha opinión ha sido emitida por la DGTT, en el marco de sus funciones previstas en el Reglamento de Organización y Funciones del MTC, el cual refiere que deben atender consultas de carácter técnico normativo en materia de transporte y tránsito terrestre.

En el punto 3.19 del Informe emitido por la DGTT se precisa que las medidas de promoción de uso de vehículos eléctricos e híbridos permitira cumplir en diversos compromisos nacionales e internacionales, citando la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC), sin embargo, se debe considerar los "compromisos país" asumidos en marco de la CMNUCC, como ejemplo citamos, el apoyo en el cumplimiento de las metas en mitigación y adaptación de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC). Asimismo la introducción de vehículos eléctricos e híbridos contribuyen en el cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

3.1.2 Descripción de la propuesta

El Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, consta de UN (01) Artículo Único:
Declaración de necesidad pública e interés nacional.
Declárese de necesidad pública e interés nacional el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos autónomos en el país.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Asuntos
Socio Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y Reconciliación Nacional"

El análisis del referido Proyecto de Ley, se realiza de acuerdo a los alcances, competencias y funciones de la DGASA en su calidad de autoridad ambiental del Sector Transportes.

Sobre el aspecto normativo:

Tal y como señala el artículo único, *el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos autónomos* debe ser concordante con la legislación vigente. Así tenemos que la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, señala en el artículo I del Título Preliminar lo siguiente: *"Toda persona tiene el derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país."*

El artículo 3° de la Ley en mención establece: *"El Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica las políticas, normas, instrumentos, incentivos y sanciones que sean necesarios para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la presente Ley."*

Por su parte, el artículo 4° de la precitada Ley dispone lo siguiente: *"El diseño del marco tributario nacional considera los objetivos de la Política Nacional Ambiental, promoviendo particularmente, conductas ambientalmente responsables, modalidades de producción y consumo responsable de bienes y servicios, la conservación, aprovechamiento sostenible y recuperación de los recursos naturales, así como el desarrollo y uso de tecnologías apropiadas y de prácticas de producción limpia en general."*

Asimismo, la Política Nacional del Ambiente, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2009-MINAM señala que su objetivo es: *"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"*.

Finalmente, en cuanto a la normativa aplicable, se tiene que mediante Decreto Supremo N° 064-2010-EM, se aprueba la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040, que establece como el 6° objetivo de la misma: *"Desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de Desarrollo Sostenible."*



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y Reconciliación Nacional"

Además de ello, mediante el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, se ha dispuesto como Lineamiento de Política Ambiental del Sector Transportes, prevenir la contaminación de fuentes móviles; incorporar criterios de eco eficiencia y control de riesgos ambientales y de la salud en el sector transportes; realizar esfuerzos por mejorar la calidad de los combustibles, con estándares cercanos a los de países de la OCDE.

En tal sentido, se aprecia que el uso de vehículos híbrido-eléctricos autónomos, es concordante con la legislación ambiental y energética vigente, por ser una tecnología con menor emisión de contaminantes del parque automotor actual, al tener los vehículos híbridos un doble motor: de combustión interna y eléctrico, utilizando el motor eléctrico pero que disposición del motor convencional para complementar las carencias, de potencia y de autonomía, del motor eléctrico, para conseguir unas prestaciones similares a la de un coche convencional.

Sobre la propuesta integral:

Se aprecia la divergencia entre el título de la norma el cual tiene como finalidad fomentar y promover el *i) uso de vehículos híbrido –eléctricos, ii) equipos surtidores necesarios para su funcionamiento*. Siendo que en la descripción del Artículo Único, únicamente, refiere el fomento y uso de *i) vehículos híbrido –eléctricos autónomos*.

Asimismo, la exposición de motivos del citado proyecto de ley, refiere que el Estado deberá promover e incentivar la instalación de equipos surtidores.

Por lo que, se debe considerar un texto que contemple y especifique la finalidad de uno o ambos alcances, lo cual deberá quedar registrado de manera transversal en toda la propuesta normativa. Dado que la mayoría de los vehículos híbridos-eléctrico que se importan y circulan actualmente en el país, son autónomos y no requieren de un surtidor para su funcionamiento.

Considerando las tendencias internacionales para reducir las emisiones vehiculares, el presente proyecto de ley debería contemplar el fomento y promoción de uso vehículos con mayor eficiencia energética, abriéndose las posibilidades a vehículo eléctricos, hidrogeno, GNV-eléctrico u otros, cuya eficiencia energética sea mayor y con menor o cero emisiones vehiculares.

En relación a la Declaratoria de Interés Nacional y Necesidad Pública:

Conforme lo ha señalado la DGTT, sin perjuicio de la naturaleza declarativa del Proyecto de Ley, el disponer la misma bajo "*interés nacional*" y "*necesidad pública*" conlleva a que se convierta dicha medida en una obligación hacia el Estado, implicando que el Estado Peruano deba adecuar instrumentos legales,



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Asuntos
Socio Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y Reconciliación Nacional"

establecer medidas arancelarias, promover la infraestructura en pro de dicha iniciativa, realizar capacitaciones, entre otras actividades.

Por lo que, en cuanto a la particularidad de "*interés nacional*" y "*necesidad pública*", debe estarse a lo señalado en las recomendaciones de la Dirección de Regulación y Normatividad.

IV CONCLUSIONES

- 4.1 El objeto del Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, "Ley que declara de Interés Nacional y Necesidad Pública el Fomento y Promoción del Uso de Vehículos Híbrido – Eléctricos y de Equipos Surtidores necesarios para su funcionamiento", se enmarca como una iniciativa sostenible en cuanto al uso de nuevas fuentes móviles con energía menos contaminante.
- 4.2 Siendo que la Dirección de Regulación y Normatividad de la Dirección General de Transporte Terrestre – DGTT, en su calidad de órgano técnico normativo en materia de transporte y tránsito terrestre ha emitido observaciones al Proyecto de ley, éstas deberán ser consideradas, para lograr una eficaz implementación.
- 4.3 Finalmente, desde el punto de vista socioambiental, y en el marco de las competencias de la DGASA, se considera al Proyecto de Ley CON OBSERVACIONES, las mismas que han sido consignadas en el presente Informe.

V RECOMENDACIÓN

Remitir el presente informe al Viceministerio de Transportes, para su conocimiento.

Atentamente,

Milagros Morales Lavado
CIP N° 163118

Nancy N. Yafanga Cáceres
ABOGADA
CAL. 48969





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

INFORME N° 184-2018-MTC/08



A : ANA ISABEL DOMINGUEZ DEL AGUILA
Secretaria General

Asunto : Opinión a Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, "Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento"

Referencia : a) Oficio N° 689-2017-2018-CTC/CR
b) Oficio N° 0347-3-PL2182-2017-2018/CEM-CR
(H.R. N° E-330296-2017 y E-003482-2018)

Fecha : 15 de enero de 2018

Por el presente me dirijo a usted, con relación al asunto, a fin de informarle lo siguiente:

1. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante Oficios Nos. 689-2017-2018-CTC/CR y Nos. 0347-3-PL2182-2017-2018/CEM-CR, los Presidentes de las Comisiones de Transportes y Comunicaciones y de Energía y Minas del Congreso de la República, respectivamente, solicitan al Ministro de Transportes y Comunicaciones, opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR, "Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento", en adelante el Proyecto de Ley.
- 1.2 Con Informes Nos. 4341-2017-MTC/08 y 064-2018-MTC/08, esta Oficina General solicitó al Despacho Viceministerial de Transportes su opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 1.3 A través de los Memoranda Nos. 005 y 074-2018-MTC/02.ALMCGS, el Despacho Viceministerial de Transportes remite las opiniones siguientes:
 - 1.3.1 De la Dirección General de Transporte Terrestre, sustentada en el Memorando N° 2638-2017-MTC/15 e Informe N° 1039-2017-MTC/15.01 de su Dirección de Regulación y Normatividad.
 - 1.3.2 De la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, sustentada en el Memorandum N° 041-2018-MTC/16 e Informe Técnico Legal N° 003-2018-MTC/16.NYC.LMML.

2. ANÁLISIS:

DEL PROYECTO DE LEY

- 2.1 El Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR tiene como objeto declarar de necesidad pública e interés nacional el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos autónomos en el país.
- 2.2 En la Exposición de Motivos, se indica que el Proyecto de Ley se enmarca en el artículo 2 de la Constitución Política del Perú, que establece como un derecho de la persona humana el gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, y que se pretende dar cumplimiento a los compromisos asumidos de carácter internacional en





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

materia ambiental al ratificar el denominado Protocolo de Kioto y sus Enmiendas, y con ello adoptar medidas y acciones que logren, entre otros, impulsar el desarrollo en el país del uso de tecnologías limpias principalmente el transporte eléctrico u otra alternativa de transporte con cero emisiones o de bajas emisiones de CO2.

DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRUCTURA NORMATIVA EN EL PROYECTO DE LEY

2.3 El Reglamento de la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, en adelante el Reglamento, señala, con relación a la elaboración de Anteproyectos de Ley, sin menoscabo de las atribuciones y potestades del Congreso de la República, lo siguiente:

2.3.1 El artículo 2 de la Exposición de Motivos:

"La exposición de motivos consiste en la fundamentación jurídica de la necesidad de la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada y doctrina que se ha utilizado para su elaboración.

Asimismo, la fundamentación debe incluir un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada, así como sobre su coherencia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y con las obligaciones de los tratados internacionales ratificados por el Estado".

2.3.2 El artículo 3 del Análisis Costo Beneficio:

"3.1 El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. La necesidad de la norma debe estar justificada dada la naturaleza de los problemas, los costos y beneficios probables y los mecanismos alternativos para solucionarlos.

3.2 El análisis costo beneficio es obligatorio en los anteproyectos de normas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.

3.3 Las propuestas que no estén comprendidas dentro de las precitadas categorías sustentarán los alcances, las implicancias y sus consecuencias, identificando a los potenciales beneficiarios y afectados en forma clara y sencilla".

2.3.3 El artículo 4 del Análisis de Impacto de la vigencia de la norma en la Legislación Nacional:

"El análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional debe precisar si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento o si se trata de una propuesta que modifica o deroga normas vigentes. En caso de tener un efecto derogatorio, éste se debe precisar expresamente. El análisis debe incluir una referencia a los antecedentes, diagnóstico de la situación actual y objetivos de la propuesta. Si se modifica o deroga una norma vigente debe analizarse su idoneidad o efectividad precisando falencias, vacíos o defectos que sea necesario superar mediante una acción normativa".





- 2.4 Si bien en la Exposición de Motivos se indica que el Proyecto de Ley tiene carácter declarativo, no se acompaña el análisis costo beneficio en términos cuantitativos y cualitativos que demuestre los impactos socio - económicos y ambientales que se generarían, como tampoco los recursos que demandarían al Estado para su implementación, en caso esta sea aprobada. En ese sentido, la Exposición de Motivos no cumple con el artículo 3 del Reglamento.

DE LA OPINIÓN TÉCNICA

- 2.5 Con Memorando N° 2638-2017-MTC/15 la Dirección General de Transporte Terrestre remite y hace suyo el Informe N° 1039-2017-MTC/15.01 de su Dirección de Regulación y Normatividad, a través del cual señala:

3. ANÁLISIS LEGAL
(...)

- 3.15 *Para empezar, si bien el título de la propuesta (Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento) hace referencia a los equipos surtidores necesarios para el funcionamiento, dicha precisión no fue incluida en la redacción del artículo único que compone el proyecto legislativo, razón por la cual consideramos que ese extremo debería revisarse.*
- 3.16 *Por otro lado, no es posible desconocer que el empleo de vehículos eléctricos (EVs en adelante, por su acrónimo en inglés) e híbridos enchufables (PHEV), posee gran potencial para reducir significativamente el consumo de combustibles fósiles, lo cual también revierte en el ahorro de divisas en la importación de combustibles, reducción de emisiones vehiculares en general, derivando en muchos otros beneficios en la salud.*
- 3.17 *Tal es así que respecto a la formulación de medidas de fomento y promoción del uso de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables, cabe indicar que ello fue materia de estudio por la DGTT, como se observa en el documento denominado: «Hoja de Ruta para impulsar el uso de vehículos eléctricos» que definió preliminarmente ciertos lineamientos que deberían considerarse a fin de incrementar el potencial y penetración en estos vehículos en el mercado automotriz, para lo cual deberán certificarse como absolutamente seguros, volverse económicamente más competitivos y en consecuencia, satisfacer las expectativas y necesidades del usuario.*
- 3.18 *En ese contexto, la promoción del uso de vehículos eléctricos e híbridos enchufables se encuentra alineada directamente con las políticas establecidas por diversos sectores, en especial con el Ministerio del Ambiente (MINAM), Ministerio de Energía y Minas (MINEM) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), siendo necesario adicionalmente contar con el apoyo del sector Economía y Finanzas.*
(...)
- 3.21 *Teniendo en cuenta lo anterior, es importante reconocer que las medidas recomendadas se focalizan en fomentar el ingreso de vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV) al territorio nacional, enfoque que consideramos debería mantenerse en la propuesta elaborada por el legislativo.*
- 3.22 *En ese sentido, dado que el proyecto normativo es perfectible, recomendamos reformular el texto del artículo único de la propuesta, en base a las consideraciones mencionadas en el presente informe, lo que permitirá entre otros puntos, delimitar de mejor manera su alcance así como adquirir mayor*





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

precisión respecto a los términos técnicos empleados para vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV).

3.23 *En efecto, la redacción que mantiene hoy en día el proyecto de ley no aborda la real dimensión de la problemática sobre la necesidad de fomentar la incorporación de vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV) al mercado automotriz.*

3.24 *Por último, es necesario mencionar, que sin perjuicio de la necesidad de actualizar los requisitos técnicos vehiculares establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC actualmente no existen impedimentos o barreras para el ingreso de vehículos eléctricos e híbridos al país, situación que permite evidenciar que las medidas que se propongan implementar deberán orientarse hacia el fomento de su incorporación al parque automotor.*

4. CONCLUSIONES

4.1 *No es posible desconocer los beneficios que podría generar el empleo de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, para lo cual se requiere en principio fomentar su incorporación al mercado nacional de automóviles, a través de medidas de carácter intersectorial.*

4.2 *De este modo, sin perjuicio de los efectos prácticos que puedan tener las normas de declaración de "interés nacional" y "necesidad pública" en dispositivos normativos de rango legal, que no tienen por objeto alcanzar las habilitaciones establecidas en la Constitución, la propuesta debería tomar en cuenta las consideraciones necesarias a fin de delimitar de mejor manera su alcance, así como adquirir mayor precisión respecto a los términos técnicos empleados para vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV).*

5. RECOMENDACIONES

5.1 *Elevar el presente informe al despacho Viceministerial, señalando que se considera **CON OBSERVACIONES**.*

(...)"

2.6 Por Memorándum N° 041-2018-MTC/16, la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales remite el Informe Técnico Legal N° 003-2018-MTC/16.YNC.LMML, en el cual señala:

"III. ANÁLISIS

(...)

Se aprecia la divergencia entre el título de la norma el cual tiene como finalidad fomentar y promover el i) uso de vehículos híbridos – eléctricos, ii) equipos surtidores necesarios para su funcionamiento. Siendo que en la descripción del Artículo Único, únicamente, refiere el fomento y uso de i) vehículos híbridos - eléctricos autónomos.

Asimismo, la exposición de motivos del citado proyecto de ley, refiere que el Estado deberá promover e incentivar la instalación de equipos surtidores.

Por lo que se debe considerar un texto que contemple y especifique la finalidad de uno o ambos alcances, lo cual deberá quedar registrado de manera transversal en toda la propuesta normativa. Dado que la mayoría de los vehículos híbridos - eléctricos que se importaran y circulan actualmente en el país, son autónomos y o requieren de un surtidor para su funcionamiento.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

*Considerando las tendencias internacionales para reducir las emisiones vehiculares, el presente proyecto de ley debería contemplar el fomento y promoción de uso de vehículos con mayor eficiencia energética, abriéndose las posibilidades a vehículos eléctricos, hidrógeno, GNV- eléctrico u otros, cuya eficiencia energética sea mayor y con menor o cero emisiones vehiculares.
(...)*

IV. CONCLUSIONES

- 4.1 *El objeto del Proyecto de Ley N° 2182/2017-CR "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento", se enmarca como una iniciativa sostenible en cuanto al uso de nuevas fuentes móviles con energía menos contaminante.*
- 4.2 *Siendo que la Dirección de Regulación y Normatividad de la Dirección General de Transporte Terrestre – DGTT, en su calidad de órgano técnico normativo en materia de transporte y tránsito terrestre ha emitido observaciones al Proyecto de Ley, éstas deberán ser consideradas, para lograr una eficaz implementación.*
- 4.3 *Finalmente, desde el punto de vista socio ambiental, y en el marco de las competencias de la DGASA, se considera al Proyecto de Ley CON OBSERVACIONES, las mismas que han sido consignadas en el presente Informe.*

(...)"

DE LA OPINIÓN DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

- 2.7 El artículo 78 de la Constitución Política del Perú, con relación al presupuesto público, señala que el proyecto presupuestal debe estar **efectivamente equilibrado**.
- 2.8 El artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, establece que el presupuesto del Sector Público está constituido por los créditos presupuestarios que representan **el equilibrio entre la previsible evolución de los ingresos y los recursos a asignar de conformidad con las políticas públicas de gasto**, estando prohibido incluir autorizaciones de gasto sin el financiamiento correspondiente.
- 2.9 El literal d) del artículo 3 de la Ley N° 30694, Ley de Equilibrio Financiero de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2018, señala que **"Los proyectos de normas legales que generen gasto público deben contar, como requisito para el inicio de su trámite, con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que pueden ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2018, y un análisis del costo - beneficio en términos cuantitativos y cualitativos. La evaluación presupuestaria y el análisis costo - beneficio del proyecto de norma deben ser elaborados por el pliego presupuestario respectivo"**.
- 2.10 Conforme al marco legal señalado precedentemente, se advierte que el Proyecto de Ley no contiene el análisis costo - beneficio en términos cuantitativos y cualitativos que demuestren su impacto en el Presupuesto Público, así como tampoco señala el nivel y fuente de financiamiento y su disponibilidad, por lo que es de considerar que para su aplicación se demandarían recursos adicionales al tesoro público, en caso sea aprobado.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

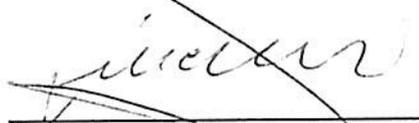
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

- 2.11 Asimismo, teniendo en cuenta la opinión técnica de la Dirección General de Transporte Terrestre y de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, se advierte que el Proyecto de Ley presenta discrepancias entre su título y el contenido de su Artículo Único, lo cual impide conocer sus alcances, así como que es necesario que se precisen "los términos técnicos empleados para vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchifables (PHEV)", por lo que la propuesta normativa debe ser observada.

3. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta lo opinado por la Dirección General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, desde el punto de vista legal, esta Oficina General **observa** el Proyecto de **Ley N° 2182/2017-CR**, "Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento".

Atentamente,



José Manuel Del Carpio Flores
Abogado

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita.



.....
ROSARIO TORRES BENAVIDES
Directora General
Oficina General de Asesoría Jurídica